

**PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM  
– PEDURUNGAN TERHADAP PERKEMBANGAN  
KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG**

**T E S I S**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

**PURYANTO**  
**NIM. L4D 000 197**



**PROGRAM PASCASARJANA**  
**UNIVERSITAS DIPONEGORO**  
**SEMARANG**  
**2003**

**UPT-PUSTAK UNDIP**

## PERNYATAAN

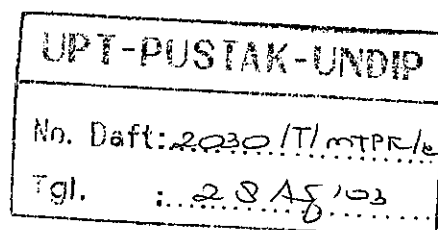
Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, 2 Januari 2003



PURYANTO

NIM L4D000197



**PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM  
– PEDURUNGAN TERHADAP PERKEMBANGAN  
KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG**

Tesis Diajukan Kepada  
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota  
Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro

Oleh :

**PURYANTO**  
**L4D 000 197**

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis  
Tanggal : 2 Januari 2003

Dinyatakan Lulus/Tidak Lulus  
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Magister Teknik

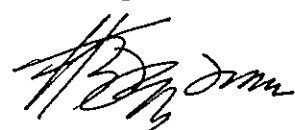
Semarang, 2 Januari 2003

Pembimbing Pendamping



**Ir. Nany Yulastuti, MSP**

Pembimbing Utama



**Dr. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA**

Mengetahui  
Ketua Program Studi  
Magister teknik Pembangunan Kota  
Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro



**Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA**

Tesis ini kupersembahkan untuk Istri dan Anakku tersayang dan kedua orang tua yang saya hormati.

- Lusi Yohana Siswani, SH
- Ginanjar Ardhi Prabowo
- Bapak / Ibu Drs. Soemarto

## ABSTRAKSI

Dengan semakin berkembangnya Kota Semarang dan bertambahnya jumlah penduduk, akan meningkatkan aktivitas yang akan selalu memerlukan lahan dalam pembangunannya, sehingga akan menjadi suatu permasalahan bagi Kota Semarang dalam hal keterbatasan lahan, selain masalah lainnya seperti kemacetan lalu lintas, urbanisasi dan lain-lain. Salah satu solusi dalam perencanaan pengembangan suatu perkotaan dalam hal keterbatasan lahan adalah Pola Pengembangan Perkotaan Daerah Pinggiran, dimana pada tahun 1994 Pemerintah Kota Semarang secara serentak mengadakan pengembangan wilayah pinggiran kota dengan salah satu prasarananya adalah pembangunan jalan baru. Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan merupakan salah satu prasarana pengembangan Kota Semarang ke bagian timur, khususnya pada BWK V, disamping juga untuk mengatasi kemacetan lalu lintas pada jalur arah Purwodadi yang melalui jalan Majapahit. Perkembangan saat ini kawasan di sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan untuk perkembangan keruangan lambat, hal ini ditandai dengan masih banyaknya lahan-lahan yang belum terbangun (kosong). Kenyataan ini tentu berbeda dengan harapan Pemerintah Kota Semarang, yang mana melalui pembangunan jalan arteri tersebut diharapkan dapat memicu timbulnya pusat pertumbuhan baru.

Penelitian ini akan mengkaji pengaruh pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang. Untuk mencapai tujuan penelitian ini maka langkah-langkah yang ditempuh adalah ; 1) mengetahui perubahan keruangan BWK V Kota Semarang antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan dengan teknik *super impose* ; 2) mengetahui besarnya pengaruh pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dengan analisa korelasi dan regresi.; 3) mencari faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan berdasarkan literatur dengan menggunakan analisa faktor

Bentuk Kota Semarang adalah Radial konsentris menerus, dimana merupakan suatu perkembangan kota yang sangat berorientasi ke pusatnya. Dengan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan pada wilayah BWK V Kota Semarang, dimana jalan tersebut merupakan jalan arteri sekunder yang langsung menuju ke pusat kota, diharapkan dapat membuka pertumbuhan baru yang menuju ke kota. Pengaruh pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang sebesar 43,5%.

Perkembangan keruangan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan pada tahun 1995 sampai 2001 lambat, tetapi sepanjang jalan arteri Citarum – Pedurungan tersebut tumbuh suatu kawasan campuran (perdagangan, jasa dan pendidikan) yang menuju ke pusat pertumbuhan (kota). Lambatnya perkembangan kawasan tersebut disebabkan oleh faktor ekonomi, yaitu tingginya harga lahan pada kawasan tersebut dan kurang berkembangnya perekonomian kota secara umum pada tahun 1999 hal ini disebabkan oleh krisis ekonomi. Disamping faktor penghambat beberapa faktor yang mendorong perkembangan adalah : a) Faktor Fisik, yaitu tersedianya fasilitas umum, fasilitas kesehatan, fasilitas pendidikan ; b) Faktor Ekonomi, meningkatnya pendapatan perkapita penduduk Kota Semarang ; c) Faktor Sosial, tersedianya fasilitas tempat ibadah.

Rekomendasi penelitian untuk penentu kebijakan adalah : 1) Untuk pengembangan wilayah timur Kota Semarang, khususnya BWK V, perlu ditangani jalan kolektor sekunder dan lokal sekunder yang semuanya menuju jalan arteri Citarum – Pedurungan, dimana sudah ada embrio jalan tersebut. 2) Perlu disiapkan suatu Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang diakibatkan karena pembangunan jalan baru yang disesuaikan dengan fungsi jalan tersebut, khususnya kawasan sepanjang jalan tersebut.

## ABSTRACT

*The development of Semarang Municipality followed by the increasing amount of population would then increase the activities of city and land for development. This phenomenon would result to the lack of land for development, beside traffic jam, urbanization, etc. Alternative solution on city development plan for land problems was the development of hinterland. This solution had been implemented in 1994, by the government of Semarang Municipality jointly with the development on new streets in the hinterland areas. The development of Citarum-Pedurungan Arterial Street was one of the infrastructure developments on the east of Semarang, especially Sub Region V, beside to overcome traffic jam from Purwodadi through Majapahit Main Street. The spatial developments in the areas of Citarum-Pedurungan Arterial Street were relatively slow, shown by many undeveloped lands. The fact was contrary to the expectation of Semarang Municipality government, that the street development would attract new growth center.*

*This research would identify the impact of Citarum-Pedurungan Arterial street development to the spatial development in Sub Region V Semarang. The research steps consist of; 1) To identify the spatial changes of Sub Region V Semarang before and after the development of Citarum-Pedurungan street with the super-impose technique; 2) To identify the impact on Citarum-Pedurungan street development to the spatial development of Sub Region V with the Correlation analysis and regresion; 3) to identify the determination factors on spatial development in the areas of Citarum-Pedurungan street based on the literature by factors analysis.*

*The morphology of Semarang Municipality was ongoing radial concentris, in form of city development with the orientation to city center. The improvement of Citarum-Pedurungan Arterial Street as the main street (secondary arterial) to the city center, would access to new growth center. The impact of Citarum-Pedurungan street development to spatial development of Semarang Municipality was estimated 43,5 %.*

*Spatial development in Citarum-Pedurungan Arterial Street in 1995 until 2001 were relatively slow, but the areas grows to function mixed land use area (commercial, educational, services, etc) along the street access to the city. The slow developments were influence by the economic factor, in higher land prices and less city economic development mainly in 1999 caused by the economic crisis. The pull factors of this development consist of a) Physical factor, such as public facilities, health facilities, educational facilities; b) Economic factor, the increasing income per capita of Semarang populations; c) social factor, such as religious facilities.*

*Research recommendations in decision making were 1) to develop East Semarang, especially Sub Region V, to improve collector Secondaire Street and local secondary to access Citarum-Pedurungan Arterial Street with the embryo. 2) Preparation of Urban Design Guideline for the new streets development according to the street function, especially Citarum-Pedurungan Arterial Street areas.*

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas karunia dan Rahmatnya, kami dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul “ Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang “.

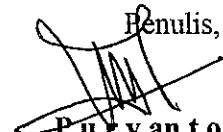
Tesis ini dapat diselesaikan dengan baik dan tepat waktu berkat adanya bantuan, bimbingan, dukungan dan kerjasama yang baik dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini kami mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Ir. BAMBANG RIYANTO, CES, DEA, selaku Pembimbing Utama.
2. Ibu Ir. NANY YULIASTUTI, MSP selaku Pembimbing Pendamping .
3. Bapak PM. BROTONSUNARYO, SE,MSP Selaku Dosen Pembahas pada Sidang Ujian Tesis
4. Bapak Ir. Holi Bina Wijaya, MUM, Selaku Dosen Penguji pada Sidang Ujian Tesis.
5. Bapak Gubernur Jawa Tengah, yang memberikan izin belajar untuk melanjutkan studi di MTPK UNDIP SEMARANG.
6. Bapak Kepala Balai Pelaksanaan Teknis Bina Marga wilayah Tegal, yang mengijinkan dan memberi dorongan untuk melanjutkan studi di MTPK UNDIP SEMARANG.
7. BAPPEDA Kota Semarang, yang memberikan data untuk penelitian.
8. Dinas Tata Kota dan Permukiman Kota Semarang, yang memberikan data untuk penelitian.
9. Proyek Peningkatan dan Pembangunan Jalan dan Jembatan Propinsi Jawa Tengah, yang memberikan data untuk penelitian.
10. Dinas Statistik Kota Semarang, yang memberikan data untuk penelitian.
11. Bapak Camat Pedurungan, yang memberikan data untuk penelitian.
12. Bapak Camat Gayamsari, yang memberikan data untuk penelitian.
13. Mas Janu, Mas Pri, Mbak Luluk, Mbak Didin, Mbak Ratih dan mbak Linda yang ikut membantu dalam persiapan sidang ujian tesis.
14. Bapak Ibu Drs. Sumarto dan seluruh keluarga terutama istri “ Lusi Yohana Siswani, SH ” dan anak tercinta “ RADIT ” dan adiknya yang masih dalam kandungan yang ikut memberikan dorongan moril selama mengikuti program pascasarjana.
15. Teman-teman dari Bali di “ Genuk Perbalan I / 9 “
16. Dan pihak - pihak yang tidak bisa penulis sebut satu persatu.

Kami sadar dengan berbagai keterbatasan yang ada , produk ini masih memiliki banyak kekurangan. Dengan segala kekurangan yang ada, semoga masih ada manfaatnya bagi pembaca.

Semarang , 2 Januari 2003

Penulis,

  
**Puryanto**  
L4D 000 197

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>LEMBAR PERNYATAAN</b> .....	ii
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>LEMBAR PRIBADI</b> .....	iv
<b>ABSTRAKSI</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	viii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	x
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	5
1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian	
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	5
1.3.2 Sasaran Penelitian .....	5
1.3.3 Manfaat Penelitian .....	6
1.4. Ruang Lingkup	
1.4.1 Ruang Lingkup Spasial .....	6
1.4.2 Ruang Lingkup Substansial .....	12
1.5. Kerangka Pemikiran .....	12
1.6. Pendekatan dan Metode Penelitian	
1.6.1. Pendekatan Penelitian .....	15
1.6.2. Metode Penelitian .....	16
1.7. Sistematika Penulisan .....	28
<b>BAB II KAJIAN PUSTAKA TENTANG PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA.</b>	
2.1. Perkembangan Kota .....	30
2.2. Pola Tata Guna Lahan Perkotaan .....	32
2.3. Sistem Tata Guna Lahan Dengan Transportasi .....	36
2.4. Pengaruh Perbaikan Jalan Terhadap Nilai Lahan .....	38
2.5. Hirarki Jalan .....	40
2.6. Pengaruh Pembangunan Jalan Terhadap Perkembangan Kota	43
2.7. Faktor-faktor Penentu Pertumbuhan dan Perkembangan Kota	45
2.8. Perkembangan Wilayah Pinggiran Kota .....	50
2.9. Rangkuman Kajian Pustaka .....	51
<b>BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN</b>	
3.1. Gambaran Umum Kota Semarang	
3.1.1. Letak Geografis dan Administrasi .....	54
3.1.2 Kondisi Fisik Dasar .....	55
3.1.3 Aspek Kependudukan .....	56



	Halaman
3.1.4 Kondisi Perekonomian .....	58
3.1.5 Sistem Jaringan Transportasi .....	61
3.1.6 Pengembangan Wilayah Kota Semarang .....	63
3.2. Gambaran Umum BWK V Kota Semarang	
3.2.1 Letak Geografis Dan Administrasi .....	65
3.2.2 Kondisi Demografi .....	66
3.2.3 Kondisi Fisik .....	67
3.2.4 Kondisi Perekonomian .....	68
3.2.5 Penggunaan Lahan .....	69
3.2.6 Kebijakan dan Strategi RTRK BWK V .....	88
3.3. Gambaran Umum Jalan Arteri Citarum – Pedurungan	
3.3.1. Proses Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan	90
3.3.2. Peran Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan BWK V Kota Semarang .....	92
 <b>BAB IV ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM - PEDURUNGAN TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG</b>	
4.1. Analisis Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang ....	94
4.2. Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perubahan Keruangan BWK V Kota Semarang .....	96
4.2.1. Analisa Korelasi .....	96
4.2.2. Analisa Regresi .....	97
4.3. Analisis Faktor-Faktor Penentu Utama Perkembangan Keruangan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan	
4.3.1 Faktor-Faktor Penentu Perkembangan Keruangan .....	97
4.3.2 Faktor-Faktor Penentu Utama Perkembangan Keruangan .....	100
 <b>BAB V PENUTUP</b>	
5.1. Temuan .....	105
5.2. Kesimpulan .....	107
5.3. Rekomendasi	
5.3.1 Rekomendasi Penentu Kebijakan .....	108
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>109</b>
 <b>LAMPIRAN</b>	
* Hasil Analisa .....	112
* Foto Udara BWK V Th. 2000 / 2001 .....	115

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I.1      Kebutuhan Data Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang .....	17
Tabel III.1    Luas Wilayah Kecamatan Dalam Kota Semarang Th. 2000	55
Tabel III.2    Jumlah Penduduk Dirinci Per Kecamatan Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	57
Tabel III.3    Angka Pertumbuhan Penduduk Kota Semarang Tahun 1995 – 2001 (Dalam %) .....	57
Tabel III.4    Kepadatan Penduduk Kota Semarang Tahun 1994-2001 ...	58
Tabel III.5    Produk Domestik Regional Bruto Kota Semarang Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 1994 – 2000 .....	59
Tabel III.6    Produk Domestik Regional Bruto Kota Semarang Atas Dasar Harga Konstan Menurut Lapangan Usaha Tahun 1994 – 2000 .....	59
Tabel III.7    Potensi Perekonomian Kota Semarang Tahun 1994-2000 ...	60
Tabel III.8    Pendapatan Perkapita Penduduk Kota Semarang Tahun 1994 – 2000 .....	60
Tabel III.9    Kebutuhan Lahan Untuk Rumah Tinggal Persil Sedang Penduduk Kota Semarang Tahun 1994 – 2000 .....	61
Tabel III.10   Luas BWK V Kota Semarang .....	65
Tabel III.11   Jumlah Penduduk BWK V Tiap Kelurahan, Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	66

Tabel III.12	Pertumbuhan Penduduk BWK V Tiap Kelurahan, Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	66
Tabel III.13	Kepadatan Penduduk BWK V Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	67
Tabel III.14	Jumlah Fasilitas Umum Di BWK V Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	68
Tabel III.15	Panjang Jalan Dan di BWK V Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	68
Tabel III.16	Jumlah Bank di BWK V Kota Semarang .....	69
Tabel III.17	Harga Lahan di Kawasan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan .....	69
Tabel III.18	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1994 .....	70
Tabel III.19	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1995 .....	72
Tabel III.20	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1996 .....	74
Tabel III.21	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1997 .....	76
Tabel III.22	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1998 .....	78
Tabel III.23	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 1999 .....	80
Tabel III.24	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 2000 .....	82
Tabel III.25	Penggunaan Lahan BWK V Kota Semarang Tahun 2001 .....	84
Tabel III.26	Perubahan Penggunaan Lahan di BWK V Kota Semarang Tahun 1994 – 2001 .....	86
Tabel III.27	Perkembangan Luas Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Tahun 1995 – 2000 .....	92

Tabel IV.1	Penggunaan Lahan Di BWK V Kota Semarang	
	Tahun 1994 – 2001 .....	95
Tabel IV.2	Input Data Analisa Korelasi dan Regresi .....	96
Tabel IV.3	Indikator Dan Variabel Penilaian Faktor-Faktor Penentu Perkembangan Keruangan Kawasan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan .....	98
Tabel IV.4	Input Data Analisa Faktor .....	99
Tabel IV.5	Faktor-faktor Penentu Perkembangan Keruangan Kawasan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan .....	101
Tabel IV.6	Makna Faktor-Faktor Penentu Perkembangan Keruangan Kawasan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan .....	101

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Lokasi Lahan Terbangun dan Lahan Kosong di Sepanjang Jalan Arteri Citarum - Pedurungan .....	4
Gambar 1.2 Peta Wilayah Adminitrasi Kota Semarang .....	8
Gambar 1.3 Peta Lokasi Penelitian .....	9
Gambar 1.4 Peta Wilayah Kecamatan Dalam BWK V Kota Semarang ...	10
Gambar 1.5 Ukuran Melintang Jalan Arteri Citarum – Pedurungan .....	11
Gambar 1.6 Kerangka Pemikiran Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang .....	14
Gambar 2.1 Teori Jalur Sepusat .....	33
Gambar 2.2 Teori Sektor .....	34
Gambar 2.3 Teori Pusat Lipat Ganda .....	35
Gambar 2.4 Sistem Transportasi Makro .....	36
Gambar 2.5 Pengaruh Jalan Terhadap Nilai Lahan .....	38
Gambar 2.6 Model Teori Poros .....	45
Gambar 3.1 Peta Bagian Wilayah Kota Semarang .....	64
Gambar 3.2 Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang Tahun 1994 .....	71
Gambar 3.3 Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang Tahun 1995 .....	73
Gambar 3.4 Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang Tahun 1996 .....	75

Gambar 3.5	Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang	
	Tahun 1997 .....	77
Gambar 3.6	Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang	
	Tahun 1998 .....	79
Gambar 3.7	Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang	
	Tahun 1999 .....	81
Gambar 3.8	Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang	
	Tahun 2000 .....	83
Gambar 3.9	Penggunaan Lahan Eksisting BWK V Kota Semarang	
	Tahun 2001 .....	85
Gambar 3.10	Perubahan Penggunaan Lahan di BWK V Kota Semarang	
	Tahun 1994 – 2001 .....	87

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran Hasil Analisa	
Lampiran A. <i>Partial Correlation dan Regresi</i> .....	112
Lampiran B. <i>Factor Analysis</i> .....	113
Lampiran C. Foto Udara BWK V Kota Semarang Tahun 2000 .....	115

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1. Latar Belakang

Kota merupakan tempat segala kegiatan / aktivitas, kegiatan di pusat kota terus berkembang seiring dengan perkembangan kota dan penambahan jumlah penduduk. Dengan semakin berkembangnya kota, pembangunan prasarana dan sarana perkotaan semakin banyak dan terus meningkat dengan ditandai semakin banyaknya pembangunan fasilitas umum, kondisi yang demikian akan selalu memerlukan lahan dalam pembangunannya, sehingga akan menjadi suatu permasalahan bagi kota dalam hal keterbatasan lahan selain permasalahan lainnya seperti kemacetan lalu lintas dalam kota, urbanisasi dan lain – lain.

Kondisi lalu lintas dalam Kota Semarang sering terjadi kemacetan karena kapasitas jalan yang ada sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas yang ada baik itu dari dalam kota maupun arus *regional* yang masuk dalam kota. Meskipun selama ini sudah dilakukan penanganan dengan *management traffic* misalnya dengan pelebaran jalan, pengaturan lalu lintas dan lain-lain, maka perlu dipikirkan membuat suatu jalan alternatif guna mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang ada.

Salah satu *solusi* dalam perencanaan pengembangan suatu perkotaan dalam hal keterbatasan lahan kota adalah pola pengembangan perkotaan ke daerah pinggiran kota. Hammand (1977) mengatakan tersedianya lahan yang luas, harga lahan murah, transportasi perkotaan yang lancar, penambahan penduduk dan pembangunan oleh masyarakat merupakan faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan struktur ruang kota.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang di dalam pengembangan wilayah kota dalam hal membuka daerah baru atau kegiatan-kegiatan



yang akan dikembangkan ke arah pinggiran kota dan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dalam kota dengan jalan membangun prasarana jalan.

Morlok (1984) mengatakan bahwa pembangunan prasarana jalan merupakan salah satu faktor utama yang mendorong pengembangan suatu wilayah.

Melalui pembangunan jalan *aksesibilitas* suatu daerah dapat ditingkatkan dan pada akhir-nya diharapkan perekonomian suatu daerah bisa lebih dapat dipacu.

*Aksesibilitas* adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya (Black, 1981). Dapat diartikan juga suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara, lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.

Menurut Undang-Undang No. 13 tahun 1980 tentang Jalan, mengatakan bahwa jalan mempunyai peranan penting terutama yang menyangkut perwujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan.

Pengembangan Kota Semarang ke daerah pinggiran dimulai sekitar tahun 1994, dimana pada saat itu ada suatu program dari Pemerintah Pusat melalui Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga yang ditangani oleh Proyek pembangunan jalan dan jembatan Prop. Jateng, dimana proyek itu adalah pembangunan jalan dan jembatan Semarang dan sekitarnya yang terdiri dari :

- Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan yang terletak di wilayah Semarang bagian timur arah Purwodadi
- Pembangunan jalan arteri Pedurungan – Genuk yang terletak di wilayah Semarang bagian timur arah Demak
- Pembangunan jalan Arteri Pedurungan – Mrican yang terletak di wilayah Semarang bagian selatan.

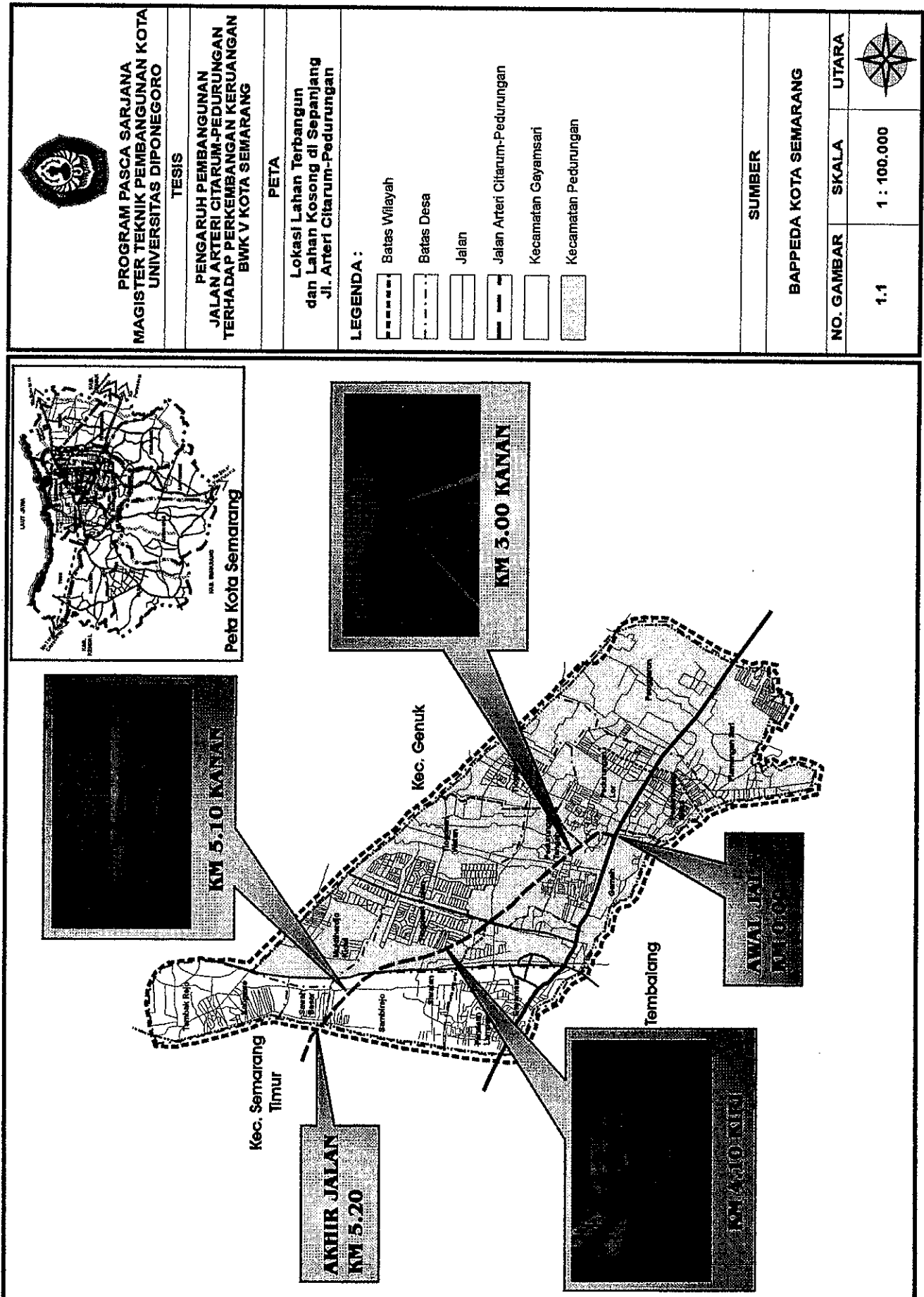
- Pembangunan jalan Arteri Siliwangi – Pelabuhan yang berada di wilayah Semarang bagian utara.
- Pembangunan jalan Arteri Pemulsih yang berada di wilayah Semarang bagian barat.

Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dilaksanakan sesuai dengan arahan pengembangan kota, seperti tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Semarang (RTRW Kota Semarang Tahun 1995 – 2005) yang ada : yaitu pengembangan kota Semarang dibagian timur.

Tujuan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan menurut Proyek Pembangunan Jalan dan Jembatan Propinsi Jateng adalah :

- Mengurangi kemacetan lalu lintas didalam Kota Semarang, khususnya lalu lintas arah Purwodadi dan sebaliknya.
- Di samping sebagai jalan penghubung, jalan tersebut berperan sebagai prasarana pengembangan Kota Semarang kearah pinggiran bagian timur.

Pekerjaan fisik jalan Arteri Citarum – Pedurungan Semarang dilaksanakan dalam 2 (dua) tahap dengan panjang  $\pm 5,2$  km, di mana tahap pertama dimulai pada tahun anggaran 1994 – 1995 dan 1996 – 1997, dan untuk tahap kedua dimulai pada tahun anggaran 1998 – 1999 dan 1999 – 2000. Kondisi sekarang ini kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan perkembangan keruangannya lambat, di mana ditandai dengan masih banyaknya lahan-lahan kosong yang belum terbangun. Berbeda dengan hasil pembangunan jalan Arteri Pamulsih yang berada di wilayah Semarang bagian barat, di mana kawasan sekitar jalan tersebut berkembang pesat. Dengan fenomena tersebut diatas kiranya menarik untuk dilakukan suatu kajian yang dikaitkan dengan perkembangan Kota Semarang bagian timur, khususnya Bagian Wilayah Kota (BWK) V akibat di bangunnya jalan Arteri Citarum – Pedurungan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat foto-foto dibawah ini.



## **1.2. Rumusan Masalah**

Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dilaksanakan untuk mengarahkan perkembangan Kota Semarang ke bagian timur, selain juga untuk mengatasi kemacetan dalam kota Semarang khususnya lalu lintas yang menuju atau dari arah Purwodadi.

Pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan merupakan salah satu program pemerintah dari lima program pembangunan jalan yang mengarah ke pengembangan Kota Semarang ke arah pinggiran.

Setelah berjalan 8 (delapan) tahun dari tahun 1994 – tahun 2002 kawasan Kota Semarang bagian timur, khususnya pada BWK V yang dilalui jalan Arteri Citarum – Pedurungan tersebut kurang berkembang seperti yang diharapkan, yang ditandai dengan masih banyaknya lahan yang belum terbangun.

Dari gambaran diatas dan dikaitkan dengan perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang , maka *Research Question* yang diajukan dalam penulisan tesis ini adalah :

**Bagaimana pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang ?**

## **1.3. Tujuan, Sasaran dan Manfaat Penelitian**

### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang.

### **1.3.2. Sasaran Penelitian**

Untuk mencapai tujuan penelitian seperti disebutkan di atas, maka sasaran penelitian yang akan dilakukan , yaitu :

1. Mengidentifikasi perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dengan menganalisa perubahan keruangan BWK V Kota Semarang antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.
2. Menganalisa besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang .
3. Mengidentifikasi faktor – faktor utama penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan dengan menganalisa faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan di sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan.
4. Merekomendasikan suatu usulan untuk antisipasi ke depan sehubungan dengan temuan penelitian ini terhadap keruangan BWK V Kota Semarang

### **1.3.3. Manfaat Penelitian**

Diharapkan melalui penelitian ini dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Dengan diketahuinya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap tata ruang pada BWK V Kota Semarang dapat digunakan Pemerintah Kota Semarang dalam merumuskan strategi kebijakan pengembangan BWK V Kota Semarang.
2. Sebagai bahan acuan bagi Pemerintah Kota Semarang dalam menentukan strategi pengembangan wilayah pinggiran lainnya yang umumnya belum berkembang.

## 1.4. Ruang Lingkup

### 1.4.1. Ruang Lingkup Spasial

Lingkup mikro dalam penelitian ini adalah kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan sepanjang  $\pm 5,2$  km yang terletak di sebelah kanan dan kiri jalan tersebut, dimana awal dari jalan tersebut dimulai dari pertigaan pada jalan Majapahit dan di akhiri pada jembatan Citarum. Dalam menentukan lebar suatu kawasan menggunakan teori tempat pemusatan (*central place theory*) sebesar 3,5 km dihitung dari sebelah kanan dan kiri jalan arteri Citarum – Pedurungan.

Lingkup makro meliputi wilayah BWK V Kota Semarang yang terdiri dari kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, dimana kedua kecamatan tersebut dilalui langsung jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

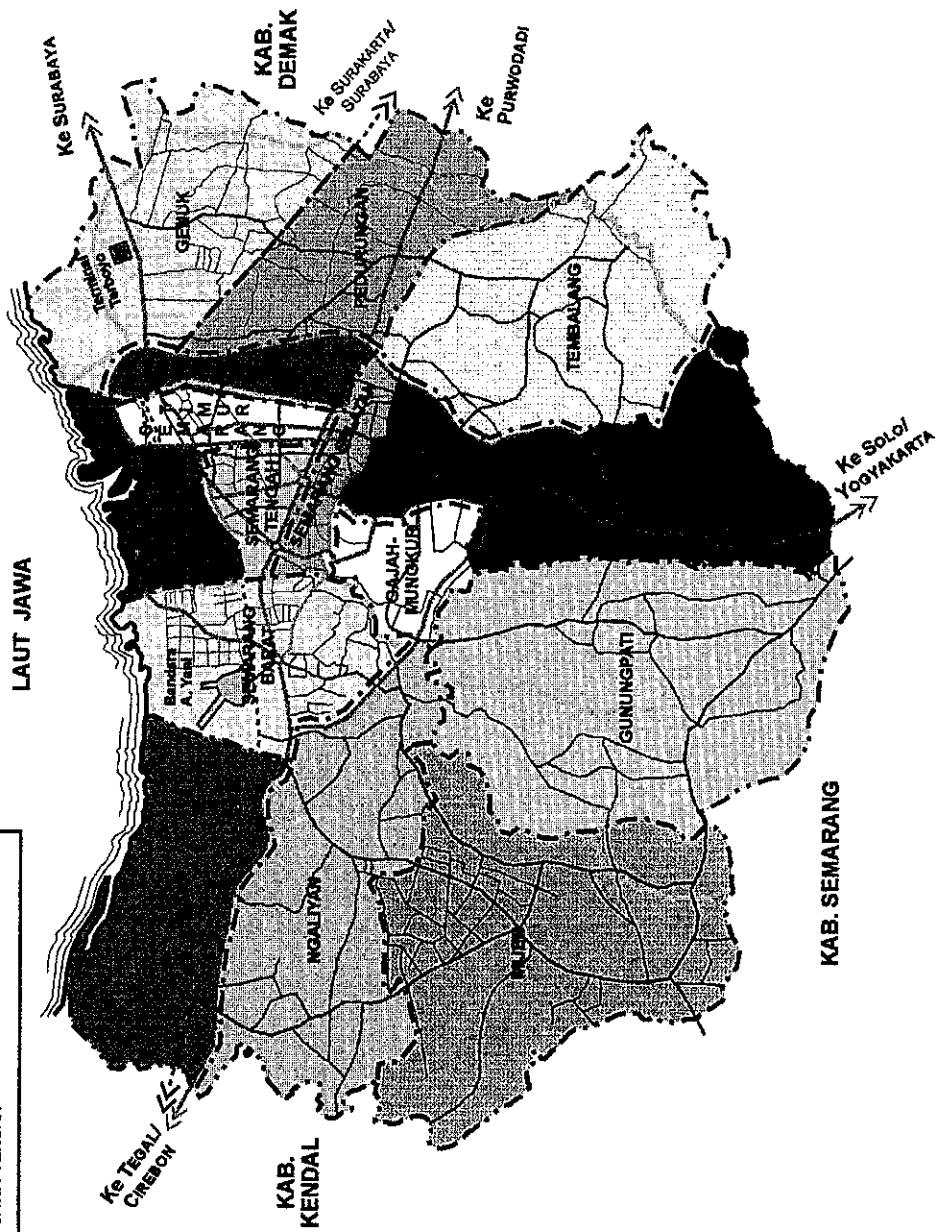
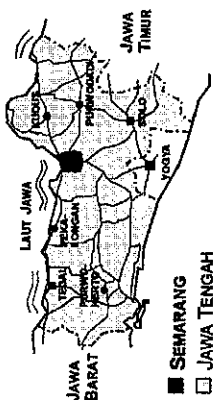
- Kecamatan Gayamsari terdiri dari Kelurahan Pandean Lamper, Gayamsari, Siwalan, Sambirejo, Sawah Besar, Kaligawe, dan Kelurahan Tambak Rejo.
- Kecamatan Pedurungan terdiri dari kelurahan Gemah, Pedurungan Kidul, Plamongan Sari, Penggaron, Kidul, Pedurungan Lor, Tlogomulyo, Pedurungan tengah, Palebon, Kalicari, Tlogosari Kulon, Tlogosari Wetan, dan kelurahan Muktiharjo Kidul.

Batasan-batasan wilayah BWK V yaitu :

- Sebelah utara : Kecamatan Genuk
- Sebelah timur : Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak
- Sebelah selatan : Kecamatan Tembalang
- Sebelah barat : Kecamatan Semarang Timur

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas tentang ruang lingkup mikro dan makro wilayah studi seperti disebutkan di atas dapat dilihat pada gambar-gambar peta di bawah ini.

# ORIENTASI LOKASI



PROGRAM PASCA SARJANA  
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO

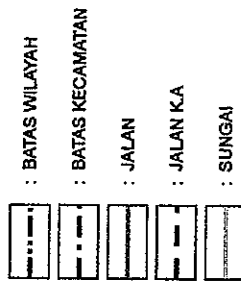
TESIS

PENGARUH PEMBANGUNAN  
JALAN ARTERI CITARUM - PEDURUNGAN  
TERHADAP PERKEMBANGAN KERUJANGAN  
BWK V KOTA SEMARANG

PETA

WILAYAH ADMINISTRASI  
KOTA SEMARANG

LEGENDA :



SUMBER

BAPPEDA KOTA SEMARANG

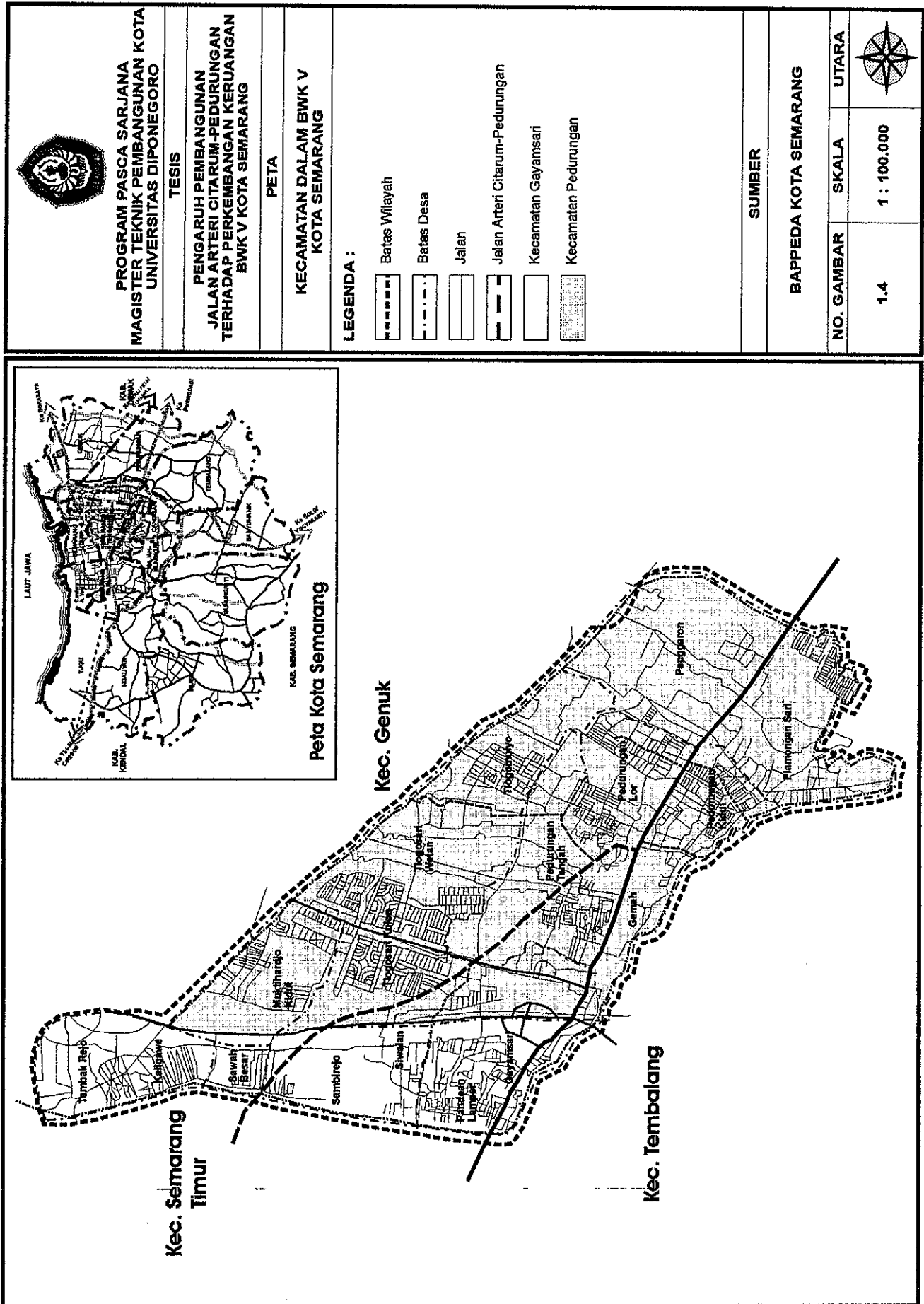
NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
1.2	1 : 100.000	

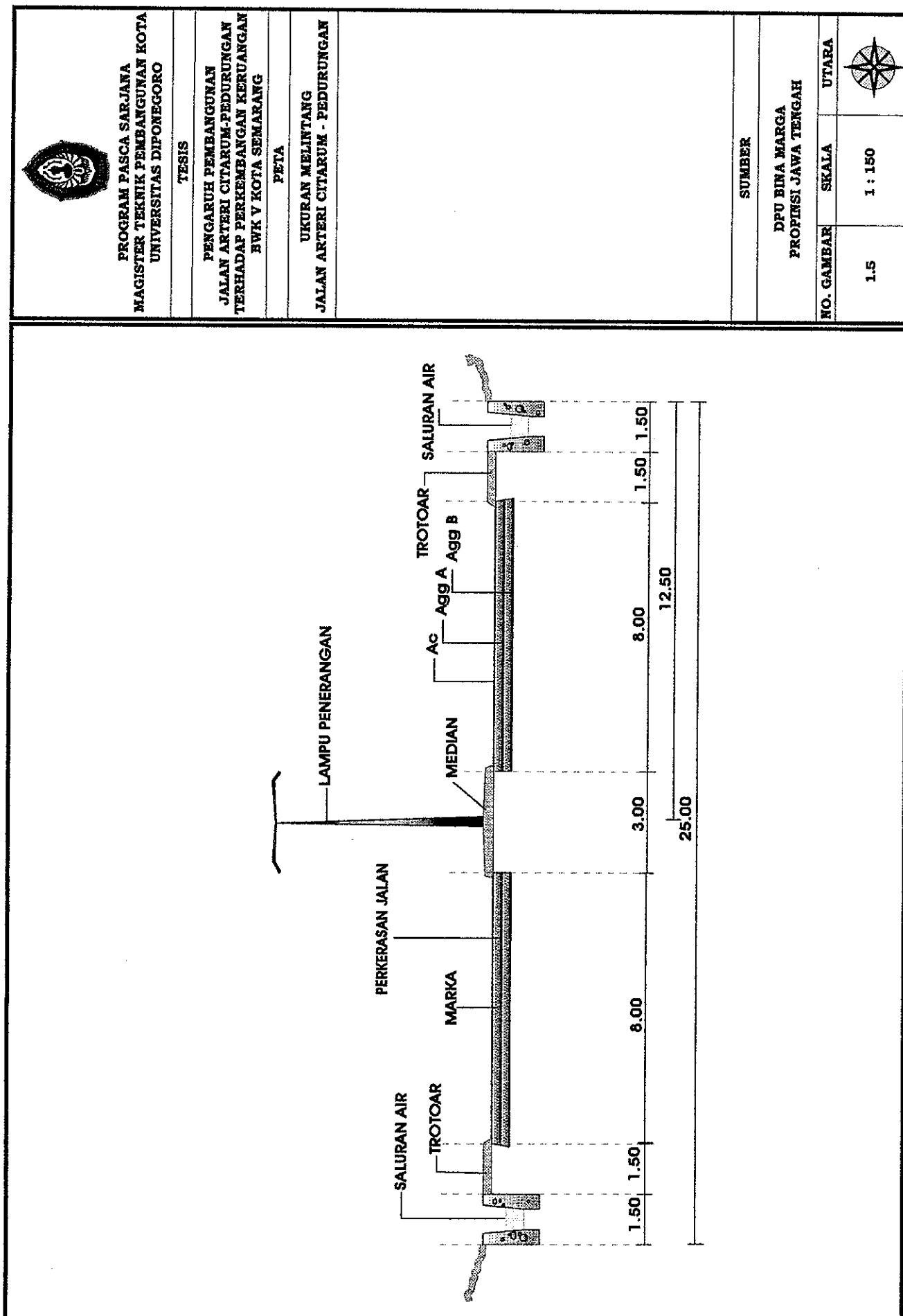
1 : 100.000











#### 1.4.2. Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup materi ini mencakup aspek-aspek yang dikaji dalam penelitian, dan aspek-aspek bahasan tersebut yaitu :

- Perubahan keruangan khususnya tata guna lahan yang diakibatkan oleh pembangunan jalan Arteri.
- Pengaruh pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang.
- Faktor – faktor penentu perkembangan wilayah pinggiran kota.

#### 1.5. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran diawali dengan perkembangan Kota Semarang sebagai Ibukota Propinsi Jawa Tengah, dimana segala kegiatan/aktivitas berjalan dengan cepat, penambahan penduduk, meningkatnya pembangunan prasarana dan sarana, urbanisasi, kemacetan lalu lintas dalam kota serta keterbatasan lahan kota.

Ditinjau dengan nilai lahan di perkotaan yang relatif tinggi akan mengakibatkan terjadinya pengembangan wilayah kota ke daerah pinggiran.

Salah satu upaya dalam mengatasi kemacetan dalam kota dan mengarahkan perkembangan kota kearah pinggiran/membuka akses kesuatu wilayah yaitu dengan membangun transportasi berupa prasarana jalan arteri.

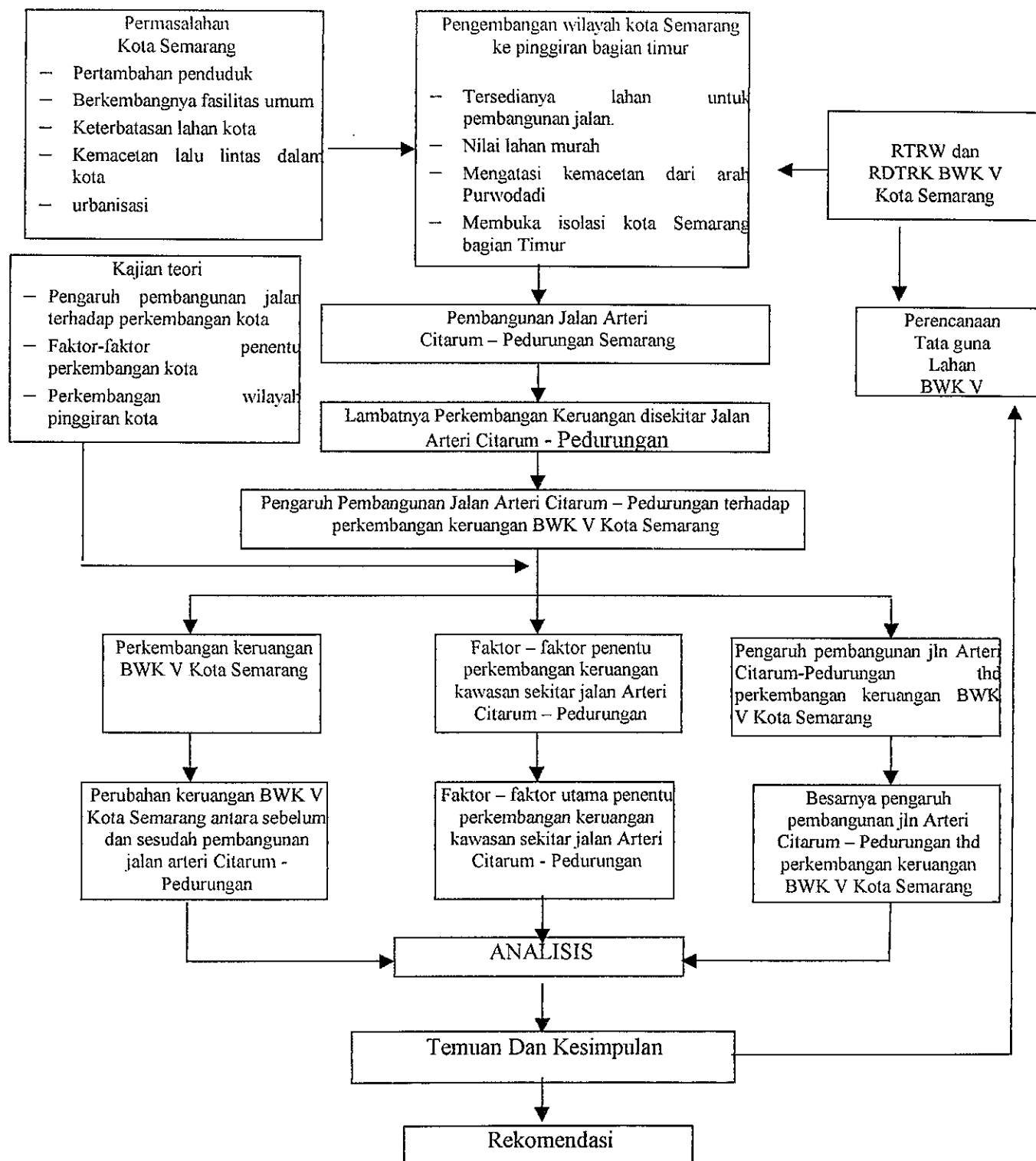
Menurut Teori Poros (Babcock 1932) keberadaan suatu transportasi dapat mempengaruhi perkembangan dan struktur ruang kota. Daerah – daerah yang akan dilalui jaringan transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang lebih besar dibanding dengan daerah – daerah yang terletak diantara jalur transportasi.

Hal ini didukung oleh Teori Sektor (Hoyt 1939) yang mengatakan bahwa salah satu pola perkembangan suatu kota kedaerah pinggiran terjadi dalam bentuk perluasan mengikuti perkembangan sumbu atau dengan kata lain perluasannya akan mengikuti jalur jalan transportasi, dengan terbangunnya pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan merupakan salah satu upaya pengembangan Kota Semarang bagian wilayah timur.

Kondisi pada saat ini, di kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan untuk perkembangan keruangan lambat karena masih banyak lahan kosong yang belum terbangun. Berdasarkan fenomena di atas, maka penelitian ini akan dikaji Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang, melalui berbagai analisa terpilih. Setelah tahap analisa akan dibuat suatu kesimpulan lanjut penyusunan strategi bagi perkembangan Kota Semarang bagian timur dan arahan bagi pengembangan wilayah yang diakibatkan oleh pembangunan jalan baru, yang merupakan rekomendasi sekaligus *output* dari penelitian ini.

Secara garis besar kerangka pemikiran penelitian diatas dapat dilihat seperti pada gambar berikut ini

**GAMBAR 1.6 KERANGKA PEMIKIRAN  
PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN  
TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN BWK V  
KOTA SEMARANG**



## 1.6. Pendekatan dan Metode Penelitian

### 1.6.1. Pendekatan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang, maka menurut sifat permasalahannya studi ini merupakan Penelitian Deskriptif.

Menurut Narbuko (2000), Penelitian Deskriptif yaitu suatu penelitian yang berusaha untuk menuturkan pemecahan masalah yang ada sekarang berdasarkan data yang ada, disamping menyajikan data juga menganalisa dan menginterpretasikan.

Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan keruangan dan pendekatan komparatif, dimana pendekatan komparatif akan membandingkan perubahan Tata Guna Lahan dan Perkembangan fisik kota antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan Arteri.

Untuk mencapai tujuan penelitian tersebut, langkah-langkah yang ditempuh sebagai berikut :

1. Mengetahui perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang.

Hal ini dilakukan dengan menganalisa perubahan keruangan yang terjadi pada BWK V Kota Semarang antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

2. Mengetahui besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang.
3. Mencari faktor-faktor utama yang menentukan perkembangan keruangan kawasan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

Hal ini dilakukan dengan menganalisa faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan berdasarkan literatur.

4. Perumusan kesimpulan yang didasarkan atas pendekatan yang telah dilaksanakan diatas.
5. Merekomendasi suatu usulan untuk antisipasi ke depan sehubungan dengan temuan penelitian terhadap keruangan BWK V Kota Semarang pada BWK V.

## **1.6.2 Metode Penelitian**

### **A. Kebutuhan Data**

Data dapat dibedakan menjadi 2(dua) yaitu data primer dan data Sekunder.

Data primer merupakan informasi yang dikumpulkan langsung dari sumbernya.

Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi yang terkait.

Untuk kebutuhan data dalam penelitian ini, selengkapnya dapat lihat tabel I.1

**TABEL I.1**  
**KEBUTUHAN DATA**  
**PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN**  
**TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG**

NO	SASARAN	ANALISA	VARIABEL	BENTUK DATA	JENIS DATA	SUMBER DATA
1	Mengidentifikasi perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang.	Analisa perubahan keruangan BWK V Kota Semarang antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan Arteri	1. Perluasan Fisik 2. Perubahan wilayah 3. Perubahan tata guna lahan	1. Peta kondisi eksisting penggunaan lahan BWK V Kota Semarang tahun 1994 – 2000 2. Peta eksisting penggunaan lahan BWK V Kota Semarang tahun 2001	Sekunder  Primer	Bappeda Tata Kota  Observasi di BWK V Kota Semarang.
2	Menganalisa besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang	Analisa Korelasi dan Analisa Regresi antara terbangun pada BWK V Kota Semarang dengan luas terbangun pada jalan arteri	1. Luas terbangun pada BWK V Kota Semarang	1. Kondisi eksisting lahan terbangun pada BWK V Kota Semarang tahun 1994 – 2000. 2. Data kondisi eksisting luas pembangunan jalan arteri tahun 1994 – 2000.	Sekunder  Sekunder	Bappeda Tata Kota  DPU Bina Marga





## **B. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam pengumpulan data dikelompokkan menjadi 2 (dua) yaitu mengenai Data Primer dan Data Sekunder.

Data Primer diperoleh dengan penelitian secara langsung ke lapangan, dengan cara observasi. Melalui observasi dapat diperoleh gambaran yang lebih jelas tentang obyek penelitian.

Data Sekunder diperoleh melalui studi literatur dan pengumpulan langsung ke instansi-instansi terkait.

## **C. Teknik Pengolahan Dan Penyajian Data**

Data primer yang telah diperoleh melalui pengumpulan data lapangan hasilnya akan diolah dan dilakukan pengelompokkan lanjut disajikan dalam tabel.

Sedangkan Data Sekunder yang diperoleh akan disajikan dalam bentuk gambar/peta dan tabel atau berdasarkan pengelompokkan data yang diperoleh.

## **D. Teknik Analisa**

Teknik analisa yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah analisa Kuantitatif dan analisa Kualitatif.

Analisa Kuantitatif dipergunakan karena sifat data yang bersifat terukur.

Analisa Kualitatif dipergunakan untuk data yang tidak terukur.

### **1. Analisa Kuantitatif**

Analisa ini digunakan untuk mencari faktor-faktor utama yang menentukan perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan mencari besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang.

Untuk mencari faktor-faktor utama yang menentukan perkembangan keruangan kawasan disekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan dipakai metode Analisa Faktor.

Sedangkan mencari besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dipakai metode Analisa Korelasi dan Regresi Sederhana.

#### **A. Metode Analisa Faktor**

Pemilihan metode ini didasarkan pada pertimbangan kelebihan dan kemampuan analisa faktor dibandingkan dengan metode lainnya seperti analisa korelasi dan analisa regresi, khususnya dalam menstruktur data dan menghapus duplikasi informasi. Metode analisa faktor adalah salah satu teknik untuk mereduksi data dalam jumlah besar menjadi beberapa faktor utama yang jumlahnya jauh lebih kecil, tetapi memiliki informasi yang hampir sama dengan data dasar. Hasil proses ini akan menghasilkan suatu susunan faktor terpenting dalam pengamatan, yang mana faktor pertama merupakan faktor terpenting, demikian seterusnya. Faktor utama yang dihasilkan tidak memiliki korelasi antara satu dengan yang lainnya.

Proses pengerjaan untuk mendapatkan faktor-faktor utama tersebut dibagi dalam 3 (tiga) tahapan yaitu :

- 1) Penyusunan matrik korelasi dari variabel-variabel yang ada dan menghasilkan koefisien antar variabel.
- 2) Ekstraksi faktor utama yang merupakan proses reduksi data dan pembentukan faktor-faktor dari data yang ada dalam ekstraksi ini terdapat beberapa ketentuan sebagai berikut :
  - Faktor-faktor yang disusun sesuai dengan peranan tiap faktor, faktor pertama adalah faktor terpenting demikian seterusnya.

- Faktor pertama cenderung merupakan faktor umum, sehingga hampir semua variabel dalam faktor pertama menunjukkan proporsi yang tinggi.
  - Semua faktor adalah ortogonal (tidak mempunyai korelasi).
- 3) Rotasi faktor untuk mencapai hasil akhir. Sebagai tahap akhir, merupakan tahapan untuk menyederhanakan struktur faktor yang menghasilkan faktor yang secara teoritis merupakan faktor-faktor yang mempunyai pengertian paling benar. Karena pada faktor yang tidak dirotasikan dapat memuat variabel yang sama dalam beberapa faktor, sehingga sukar diinterpretasikan.

Proses analisa dengan menggunakan analisa faktor sebagai berikut :

- 1) Membentuk matrik dasar  $x = (X \ n \ p)$ , dengan  $n$  variabel dan  $p$  observasi.
- 2) Melakukan langkah-langkah dalam analisa faktor sehingga didapat faktor berikut *loadingnya* untuk setiap variabel.
- 3) Menginterpretasikan faktor dasar yang dihasilkan.
- 4) Dengan menggunakan *loading* faktor, maka setiap unit observasi bias dihitung nilai faktor *score*-nya untuk masing-masing faktor dasar, dan pengelompokkan unit-unit daerah analisa bias dilakukan dengan mengkombinasikan dua faktor. Banyak pasangan faktor yang dikombinasikan tergantung dari tujuan studinya.

Secara umum kaidah dalam menggunakan metode ini terbagi menjadi 2 (dua) proses kerja, yaitu :

#### 1. Proses *loading* faktor.

Proses ini terdiri dari :

- Penyusunan matrik data mentah (raw data)  $x = (n \times p)$
- Standarisasi data mentah ( $X_s$ ), standarisasi digunakan untuk menyamakan perbedaan dimensi dari variabel-variabel yang ditinjau.

$$X_s = X_d \cdot D^1 \text{ atau } 2$$

- Menyusun matrik korelasi dari variabel-variabel yang ada dan menghasilkan koefisien korelasi antar variabel yang nantinya akan menghasilkan matrik segitiga (*triangle matrix*) dengan elemen diagonalnya semua 1. matrik korelasi ini merupakan masukan bagi proses perhitungan selanjutnya.

$$r = \frac{n \sum xy - \sum x \cdot \sum y}{\sqrt{n \sum x^2 - (\sum x)^2} \cdot \sqrt{n \sum y^2 - (\sum y)^2}}$$

- Mengekstraksi faktor utama, yang merupakan proses reduksi data, sekaligus membentuk faktor-faktor dari data yang ada. Dengan catatan bahwa faktor yang disusun sesuai dengan peranan tiap faktor, faktor pertama merupakan faktor terpenting, begitu seterusnya.
- Terakhir adalah merotasi faktor untuk mencapai hasil akhir yang merupakan tahapan untuk menyederhanakan struktur faktor yang menghasilkan faktor yang secara teoritis merupakan faktor-faktor yang mempunyai pengertian lebih benar. Karena pada faktor yang tidak dirotasikan dapat memuat variabel yang sama dalam beberapa faktor sehingga sukar untuk diinterpretasikan atau adanya kecenderungan sebagian variabel mengumpul pada satu faktor saja.
- Hasil rotasi ini disebut *loading* faktor.

## 2. Proses faktor *score*

Pada proses kedua ini merupakan kelanjutan dari proses pertama, hasil pada perhitungan proses *loading factor* merupakan masukan bagi proses *factor score* ini.

Urutan proses *factor score* ini sebagai berikut :

- Memodifikasi matrik korelasi yang berbentuk segitiga (*triangle matrix*) menjadi matrik segi empat (*square matrix*) dengan cara di-transpose pada baris dan kolomnya.
- Matrik korelasi yang sudah berbentuk matrik segiempat kemudian di-invers.
- Faktor *score* (F) adalah matrik data (standarisasi) (Z) x matrik korelasi (invers) ( $R^{-1}$ ) x loading faktor (A).

$$\begin{matrix} F & = & Z & R^{-1} & A \\ p \times q & & n \times p & p \times p & p \times q \end{matrix}$$

Dalam penelitian ini, nilai masing-masing variabel matrik yang akan dibuat di isi berdasarkan nilai dari variabel penilaian pada masing-masing faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

## **B. Metode Analisa Korelasi dan Regresi.**

Dalam Analisa Korelasi akan dibahas 2 (dua) aspek

1. Apakah data sampel yang ada menyediakan bukti cukup bahwa ada kaitan antara variabel-variabel dalam populasi.
2. Jika ada hubungan seberapa kuat hubungan antar variabel tersebut.

Keeratan hubungan ini dinyatakan dengan nama koefisien korelasi atau disebut korelasi saja.

Korelasi biasanya dibahas bersama-sama dengan analisa regresi, namun dalam penelitian ini korelasi akan dibahas terlebih dahulu, walaupun dalam pembahasan analisa Regresi besarnya korelasi tetap ditampilkan.

Secara garis besar Analisa Korelasi terbagi dalam 2 (dua) jenis, yaitu :

1. *Bivariate*, yaitu mengenai hubungan antara dua variabel, yang terdiri dari :
  - Koefisien Korelasi *Pearson*, untuk mengukur korelasi data interval atau rasio.
  - Korelasi *Sparmen* dan *Kendall*, untuk mengukur korelasi data ordinal dan penggunaan pada statistik non parametrik.
2. *Partial*, yaitu mengenai hubungan linier antara 2 (dua) variabel dengan melakukan kontrol terhadap satu atau lebih variabel tambahan (disebut variabel kontrol).

Korelasi ini berhubungan dengan perlunya mempertimbangkan pengaruh atau efek dari variabel lain dalam menghitung korelasi antara dua variabel.

Berkenaan dengan besaran angka, angka korelasi berkisar pada 0 (tidak ada korelasi sama sekali) dan 1 (korelasi sempurna).

Menurut Santoso (2002) angka korelasi diatas 0,5 menunjukkan korelasi yang cukup kuat, sedang dibawah 0,5 korelasi lemah. Tanda korelasi juga berpengaruh pada penafsiran hasil, untuk tanda – (negatif) pada hasil analisa menunjukkan adanya arah yang berlawanan, sedangkan tanda + (positif) menunjukkan arah yang sama.

Bila dikaitkan dengan Penelitian ini, jenis analisa korelasi yang dipakai adalah Analisa Korelasi Partial.

Analisa ini dipakai untuk menjawab pertanyaan :

Seberapa besar Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang.

- Sebagai indikator penilaian dari perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dipakai luas terbangun Kota Semarang pada BWK V (variabel terikat).

- Variabel bebasnya adalah luas terbangun pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan.
- Pemakaian luas terbangun (*Built up area*) sebagai indikator dari perkembangan keruangan, karena luas terbangun merupakan wujud fisik dari perkembangan keruangan.

Dengan Analisa Korelasi akan dapat diketahui keeratan hubungan antara variabel bebas dan terikat, sedangkan untuk menjawab besarnya pengaruh dipakai Analisa Regresi sederhana.

Analisa regresi dipakai untuk mengetahui bagaimana variasi dari beberapa variabel *independen* (bebas) mempengaruhi variabel *dependen* (terikat). Analisa regresi yang dipakai dalam penelitian ini adalah regresi sederhana (*Simple Regression Analysis*), karena variabel bebasnya hanya satu, yaitu luas terbangun pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

Secara matematis hubungan antara variabel bebas dan terikat dalam analisa ini adalah  $Y = f(X_1, e)$ ,

$Y$  = *Variabel dependen*, dalam konteks ini dipakai “luas terbangun BWK V Kota Semarang.”

$X$  = *Variabel independen*, dalam konteks ini dipakai “luas terbangun di jalan Arteri Citarum - Pedurungan”

$e$  = *disturbance term*.

Dengan perkataan lain, variasi dari  $Y$  disebabkan oleh variabel independen  $X$  dan oleh variasi random lainnya yang tidak dapat diketahui secara pasti.

Jika hubungan yang terjadi adalah linier, maka hubungan tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut :

$$Y = a_0 + a_1X_1 + e$$

Dimana  $a_0$  dan  $a_1$  adalah parameter.



Jika hubungan antara variabel terikat dan bebas berbentuk  $Y = a_0 + a_1X_1 + e$ , maka persamaan normalnya adalah sebagai berikut :

$$\sum Y = a_0n + a_1 \sum X_1$$

$$\sum X_1 Y = a_1 \sum X_1 + a_1 \sum X_1^2$$

jika dinyatakan dalam bentuk deviasi dari mean, dimana  $x_i = (X_i - \bar{X})$ , persamaan normal mempunyai bentuk :

$$\sum X_1 Y = a_1 \sum X_1^2$$

dimana :

$Y$  = variabel dependen

$X_1$  = variabel independen

$\bar{X}$  = mean dari variabel independen

$n$  = jumlah observasi

$a_0$  = intercept

$a_1$  = estimator dari parameter atau koefisien regresi.

Dari persamaan normal dapat dijabarkan rumus untuk mencari estimasi parameter (koefisien regresi) yaitu :

$$a_1 = \frac{\sum X_1 Y}{\sum X_1^2}$$

$$a_0 = \frac{\sum Y - a_1 \sum X_1}{n}$$

dimana :

$$\sum X_1^2 = \sum X_1^2 - \frac{(\sum X_1)^2}{n}$$

$$\sum X_1 Y = \sum X_1 Y - \frac{(\sum X_1)(\sum Y)}{n}$$

untuk mengetahui tingkat pengaruh antar variabel bebas dan terikat digunakan koefisien determinasi ( $R^2$ ), yang dicari dengan rumus :

$$R^2 = \frac{\text{variasi yang dapat diterangkan}}{\text{variasi yang harus diterangkan}}$$

$$R^2 = \frac{a_1^2 \sum x^2}{\sum y^2}$$

Operasional analisa ini akan menggunakan bantuan program SPSS versi 10.

## 2. Analisa Kualitatif

Analisa ini digunakan untuk mengetahui perkembangan keruangan kawasan sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang antara sebelum dan sesudah pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

Untuk mengetahui perkembangan keruangan dipakai metode Analisa perubahan atau *Super Impose*.

Pelaksanaan metode ini sangat sederhana, yaitu hanya melakukan *overlay* atau pertampalan peta penggunaan lahan eksisting dari tahun ke tahun (dari tahun 1994 sampai 2001) sehingga akan terlihat perubahannya.

Melalui pertampalan ini dilakukan interpretasi dengan melihat variabel yang ditinjau meliputi :

- Perubahan tata guna lahan
- Perubahan struktur kota
- Pergerakan wilayah perumahan

Khusus untuk melihat perkembangan di kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan hanya dilihat dari variabel pemanfaatan lahannya.

Analisa ini dilakukan dengan bantuan Data Primer dan Data Sekunder.

Data Primer diperoleh dengan observasi di lapangan dengan melihat kondisi eksisting tata guna lahan melalui plot peta dengan bantuan peta dasar.

Data sekunder diperoleh dari instansi terkait berupa peta penggunaan lahan eksisting dari tahun 1994 sampai 2001

### **1.7. Sistematika Penulisan**

Secara garis besar sistematika penulisan Tesis yang berjudul “Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Semarang Terhadap Perkembangan Keruangan Bagian Wilayah Kota (BWK) V Kota Semarang “.

Terdiri dari 5 (lima) Bab pembahasan , yaitu :

#### **Bab I. PENDAHULUAN**

Bab I merupakan uraian beberapa hal yang melandasi penyusunan penulisan ini, yang secara rinci meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran dan manfaat penelitian, ruang lingkup yang meliputi lingkup spasial dan lingkup substansial dan kerangka pemikiran serta pendekatan dan metode penelitian yang akan digunakan.

#### **Bab II. KAJIAN PUSTAKA TENTANG PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA**

Bab II merupakan studi literatur yang terkait dengan judul penelitian, yang nantinya dapat dipakai sebagai bahan acuan dalam proses penelitian lebih lanjut.

Bab ini diawali tentang Perkembangan kota, Pola tata guna lahan perkotaan, Sistem tata guna lahan dengan transportasi, Pengaruh perbaikan jalan terhadap nilai lahan, Hirarki jalan, Pengaruh pembangunan jalan terhadap perkembangan kota, Faktor-faktor penentu pertumbuhan dan perkembangan kota, Perkembangan wilayah pinggiran kota, sebagai penutup bab ini disajikan suatu rangkuman dari bab ini.

### Bab III GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN

Bab III merupakan suatu gambaran Kota Semarang yang terdiri dari letak geografis dan administrasi, kondisi fisik dasar, aspek kependudukan, kondisi perekonomian, sistem jaringan transportasi dan pengembangan wilayah Kota Semarang.

Sedangkan gambaran BWK V Kota Semarang terdiri letak geografis dan administrasi, kondisi demografi, kondisi fisik, kondisi perekonomian, penggunaan lahan dan kebijakan dari strategi RTRK BWK V.

Untuk gambaran umum Arteri Citarum – Pedurungan terdiri dari proses pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan peran jalan arteri terhadap perkembangan BWK V Kota Semarang.

### Bab IV ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG

Bab IV ini akan mengulas tentang proses dan hasil-hasil analisa yang dilakukan dalam penelitian ini.

Analisa yang dilakukan adalah : mengetahui perubahan keruangan BWK V Kota Semarang, pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang, faktor-faktor penentu utama perkembangan keruangan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan.

### Bab V. PENUTUP

Bab V berisi temuan, kesimpulan dan rekomendasi. Temuan dari analisa pada bab sebelumnya disajikan disini, dilanjutkan dengan kesimpulan. *Output* dari penelitian ini diwujudkan dalam bentuk rekomendasi untuk para penentu kebijakan dan Seluruh rangkaian penulisan ini diakhiri dengan daftar pustaka, lampiran-lampiran yang berisi hasil analisa dan foto udara BWK V.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA TENTANG PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA**

#### **2.1. PERKEMBANGAN KOTA**

Perkembangan kota adalah suatu proses perubahan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan lain dalam waktu yang berbeda. Menurut Markus Zahud (1999) pada dasarnya perkembangan perkotaan perlu diperhatikan dari dua aspek, yaitu dari perkembangan secara kuantitas dan secara kualitas. Hubungan antara kedua saling mempengaruhi.

Secara teori dikenal 3 istilah teknis perkembangan kota yaitu :

- Perkembangan horisontal

Cara perkembangannya mengarah ke luar, artinya : daerah bertambah, sedangkan ketinggian dan kuantitas lahan terbangun (*coverage*) tetap sama.

Perkembangan dengan cara ini sering terjadi di pinggir kota, dimana lahan masih lebih murah dan dekat jalan raya yang mengarah ke kota (dimana banyak keramaian).

- Perkembangan vertikal

Cara perkembangannya mengarah ke atas, artinya daerah pembangunan dan kuantitas lahan terbangun tetap sama, sedangkan ketinggian bangunan-bangunan bertambah. Perkembangan dengan cara ini sering terjadi di pusat kota (dimana harga lahan mahal) dan di pusat -- pusat perdagangan yang memiliki potensi ekonomi.

– Perkembangan interstisial

Cara perkembangannya di langsungkan ke dalam, artinya daerah dan ketinggian bangunan – bangunan rata – rata sama, sedangkan kuantitas lahan bangunan (*coverage*) bertambah. Perkembangan dengan cara ini sering terjadi di pusat kota dan antara pusat dan pinggir kota yang kawasannya sudah dibatasi dan hanya dapat dipadatkan.

Perkembangan kota ke wilayah pinggiran sangat penting, bagi sisteim-sistim kota secara keseluruhan terutama sehubungan dengan fungsinya sebagai daerah peralihan. Hammond dalam Daldjaeni (1998) mengemukakan adanya 4 (empat) alasan timbulnya wilayah pinggiran :

- Meningkatkan pelayanan transportasi kota memudahkan orang untuk tinggal jauh dari tempat bekerjanya.
- Bertambahnya penduduk suburban yang berasal dari perpindahan sebagian penduduk pusat kota ke pinggiran kota maupun masuknya penduduk baru dari luar.
- Meningkatkan taraf hidup masyarakat yang memungkinkan orang mendapatkan rumah yang lebih baik di daerah pinggiran kota, entah jenis sewa ataupun milik sendiri.
- Banyaknya pembangunan perumahan baru akibat adanya kredit pemilikan rumah dari pemerintah.

Menurut Hendarto (2001) Berubahnya struktur tata guna lahan disebabkan oleh adanya daya sentrifugal dan daya sentripetal pada kota.

Daya sentripetal ialah daya yang menyebabkan pergerakan penduduk dari luar ke dalam kota, sedangkan daya sentrifugal yaitu daya yang menyebabkan pesatnya pertumbuhan pinggiran kota karena daya ini menyebabkan adanya arus de –

Urbanisasi , yaitu arus balik dari urbanisasi yang dapat menyebabkan terjadinya pengkotaan di wilayah pinggiran kota , sebagai akibatnya akan terjadi perkembangan kota secara ekstensif dan sporadis ke wilayah pinggiran.

- Daya Sentrifugal tarikan yaitu pergerakan penduduk dari wilayah pusat kota atau dari kota ke bagian luar atau pinggiran kota yang disebabkan oleh adanya daya tarik dari luar kota yaitu daya ekonomi (harga lahan murah), daya lingkungan (adanya lingkungan yang asri) , daya fisik (kelancaran arus lalu lintas , kemudahan fasilitas transportasi).
- Daya Sentrifugal dorongan yaitu pergerakan penduduk dari wilayah pusat kota atau kota ke bagian luar atau pinggiran kota yang disebabkan oleh adanya daya dorong dari luar kota yaitu daya ekonomi (harga tanah semakin tinggi di kota , biaya hidup di kota mahal) , daya lingkungan (pencemaran lingkungan, kepadatan lingkungan) , daya fisik (kemacetan lalu lintas).

Christaller dalam Johara (1999) mengemukakan Ajang Jasa (Ajang Niaga) akan berkembang secara wajar di seluruh wilayah dengan jarak dua jam berjalan kaki, atau  $2 \times 3,5 \text{ km} = 7 \text{ km}$ .

Secara teori tiap pusat pelayanan melayani kawasan yang berbentuk lingkaran dengan radius 3,5 km (satu jam berjalan kaki), jadi pusat pelayanan akan terletak di pusat kawasan tersebut atau di pusat wilayah. Teori ini disebut teori ajang pusat atau teori tempat pemusatan (*Central Place Theory*)

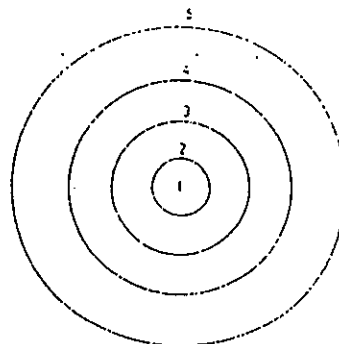
## 2.2. POLA TATA GUNA LAHAN PERKOTAAN

- Johara T. Jayadinata (1999), dalam pola tata guna lahan perkotaan yang berhubungan dengan nilai ekonomi terdapat beberapa teori (gambar I).
- a. Teori Jalur Sepusat (Jalur Konsentrik)

Teori Jalur Sepusat atau Teori Konsentrik (*Concentric zone theory*) E.W. Burgess, mengemukakan bahwa kota terbagi sebagai berikut :

- Pada lingkaran dalam terletak pusat kota (*Central Business District* atau CBD) yang terdiri atas : bangunan–bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar dan toko pusat perbelanjaan (1).
- Pada lingkaran tengah pertama terdapat jalur alih : rumah–rumah sewaan, kawasan industri, perumahan buruh (2).
- Pada lingkaran tengah kedua terletak jalur wisma buruh, yakni kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik (3).
- Pada lingkaran luar terdapat jalur madya wisma, yakni kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja halus dan kaum madya (*middle class*) (4).
- Di luar lingkaran terdapat jalur pendugdag atau jalur pengelajan (jalur ulang alih), sepanjang jalan besar terdapat perumahan masyarakat golongan madya dan golongan atas atau masyarakat Upakota (5)

Gambar 2.1. Teori Jalur Sepusat. Sumber Daldjoeni (1997)



#### b. Teori Sektor

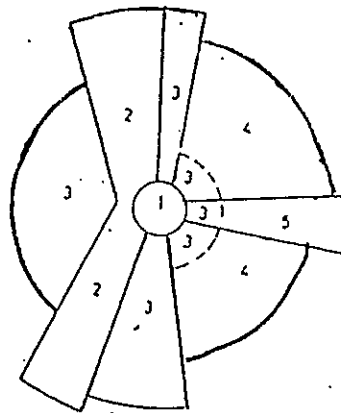
Teori sektor (*sector theory*) menurut Human Hayt yang mengatakan bahwa kota tersusun sebagai berikut (gambar I).

- Pada lingkaran pusat terdapat pusat kota atau CBD (1)



- Pada sektor tertentu terdapat kawasan industri ringan dan kawasan tempat perdagangan (2).
- Dekat pusat kota dan dekat sektor tersebut di atas, pada bagian sebelah menyebelahnya, terdapat sektor murbawisma yaitu kawasan tempat tinggal kaum murba atau kaum buruh (3)
- Agak jauh dari pusat kota dan sektor industri serta perdagangan terletak sektor madyawisma (4)
- Lebih jauh lagi terdapat sektor adiwisma, kawasan tempat tinggal golongan atas (5)

Gambar 2.2. Teori Sektor, Sumber Daldjoeni (1997)



#### c. Teori Pusat Lipat Ganda

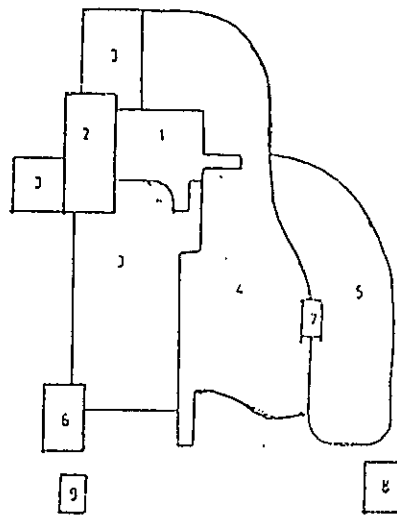
Teori pusat lipat ganda (*multiple nuclei concept*), menurut RD Mekenzie menerangkan bahwa kota meliputi pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Teori ini umumnya berlaku untuk kota – kota yang agak besar.

Kota terdiri atas :

- Pusat kawasan atau CBD (1)
- Kawasan niaga atau industri ringan (2)

- Kawasan murbawisma, tempat tinggal berkualitas rendah (3)
- Kawasan madyawisma, tempat tinggal berkualitas menengah (4)
- Kawasan adiwisma, tempat tinggal berkualitas tinggi (5)
- Pusat industri berat (6)
- Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran (7)
- Upakota, untuk kawasan madyawisma dan adiwisma (8)
- Upakota (suburb) untuk kawasan industri (9)

Gambar 2.3 Teori Pusat Lipat Ganda, Sumber Daldjoeni (1997)



Menurut Sandy (1982) pola penggunaan lahan mencerminkan kegiatan manusia dari wilayah yang mendukungnya.

Semakin tinggi kegiatan masyarakat akan semakin cepat pula penggunaan lahan di wilayahnya.

Penggunaan lahan perkotaan dapat dikelompokkan

- Lahan permukiman, meliputi perumahan
- Lahan jasa, meliputi perkantoran, sekolah, puskesmas dan tempat ibadah
- Lahan perusahaan, meliputi pasar, toko, tempat hiburan

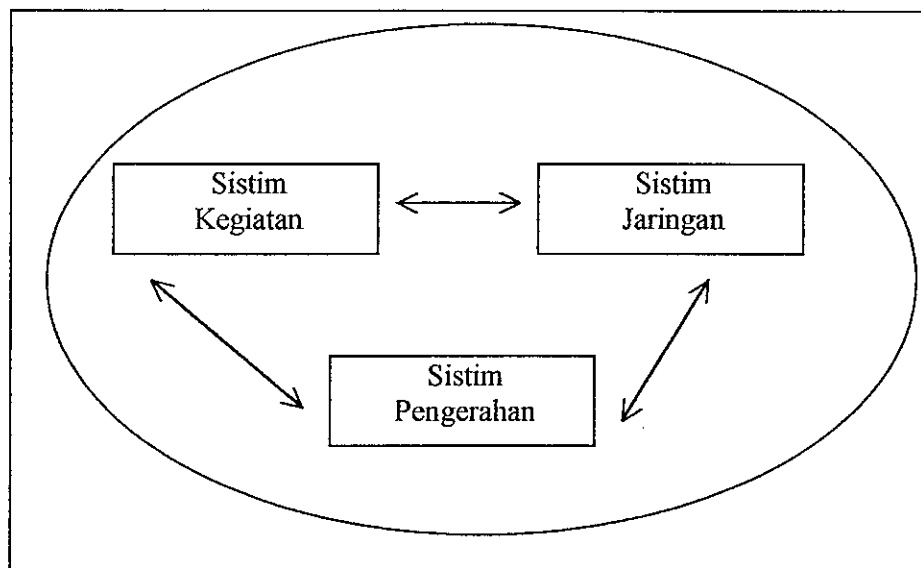
- Lahan industri meliputi pabrik, percetakan.

Menurut Chapin (1975) mengelompokkan penggunaan lahan perkotaan ke dalam 5 kategori

- Untuk permukiman
- Untuk perdagangan dan jasa
- Untuk industri
- Transportasi, komunikasi dan utilitas
- Untuk pelayanan umum dan kelembagaan.

### 2.3. SISTIM TATA GUNA LAHAN DENGAN TRANSPORTASI

Ditinjau dari sistim transprotasi masalah yang akan muncul dapat diidentifikasi berdasarkan pendekatan sistim transportasi secara makro, yang terdiri dari beberapa sistim transpotasi mikro yang masing – masing saling terkait dan saling mempengaruhi.



Gambar 2.4 Sistim Transportasi Makro, Sumber Tamin (1992b, 1993a, 1994b, 1995hjk)

Sistim transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah, potongan lahan ini biasa disebut tata guna lahan.

Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistim jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan, barang.

Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi.

### 1. Sistim Kegiatan (aktivitas)

Rencana tata guna lahan yang baik dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah. perencanaan tata guna lahan biasanya memerlukan waktu cukup lama dan tergantung pada badan pengelola yang berwenang untuk melaksanakan rencana tata guna lahan tersebut.

### 2. Sistim Jaringan

Hal yang dapat dilakukan misalnya : meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada, melebarkan jalan, menambah jaringan jalan baru dan lain – lain.

### 3. Sistim Pergerakan

Hal yang dapat dilakukan antara lain mengatur teknik dan management lalu lintas (jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (jangka pendek dan menengah) atau pembangunan jalan (jangka panjang).

Sebaran geografis antara tata guna lahan ( sistim kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistim jaringan) digabungkan untuk mendapatkan arus dan pola pergerakan lalu lintas didaerah perkotaan (sistim pergerakan).



- Maka jarak maksimum dari CBD dimana penduduk masih dapat tinggal dan sanggup membayar transportasi adalah pada titik F.
- Pada setiap titik yang lebih dekat ke CBD, seperti titik G, jumlah biaya untuk rumah tangga dan angka transportasi akan lebih baik dari jumlah total yang dibayar oleh penduduk. Dan akibatnya harga rumah di tempat ini akan meningkat sampai ke tingkat HD, mencapai apa yang disebut “sewa lokasi” untuk privilege karena bermukim di lokasi tertentu tadi.
- Harga lahan akan berkurang bila makin jauh dari pusat kegiatan. Dengan asumsi ini seluruh daerah yang tersedia bagi perumahan penduduk adalah dari O ke F.
- Sekarang diasumsikan bahwa perbaikan transportasi telah selesai dilaksanakan, yang mengurangi biaya perjalanan sesuai dengan garis II.
- Akibatnya orang-orang dapat tinggal dimana saja sampai sejarak OK dari pusat kegiatan utama yang akan menambah jumlah lahan yang tersedia untuk pemukiman. Diharapkan ini akan mengurangi kepadatan pemukiman rata-rata. Perhatikan juga, bahwa sewa lokasi yang dibayarkan untuk lahan di sepanjang garis transport tadi akan meningkat, karena biaya transportasi berkurang.

Tetapi apabila tersedia lahan yang cukup bagi pemukiman, maka penurunan jumlah rumah tangga per satuan luas dalam region dari O sampai F akan mengakibatkan penurunan harga persatuan luas untuk lahan di sana, walaupun harga per rumah tangga mungkin meningkat, walaupun demikian dalam areal dari F ke K yang baru saja untuk pemukiman. Sewa lokasi yang dibayarkan sudah pasti akan meningkat, karena pada lokasi ideal dan hanya berfungsi sebagai tempat pemukiman ini belum terdapat kemungkinan pemakaian dan karena itu tidak ada sewa lokasi yang harus dibayarkan untuk lahan diluar F dengan sistim transportasi yang belum diperbaiki.

Contoh yang sangat sederhana ini memperlihatkan 3 karakteristik penting dari perbaikan transportasi :

1. Pengurangan biaya transportasi membuat pendapatan akan tersedia untuk pemakaian lainnya, yang dapat pula meliputi peningkatan pengeluaran untuk rumah.
2. Pengurangan biaya transportasi pada umumnya akan membawa lebih banyak lahan yang dapat dipakai untuk pemukiman atau kegiatan lainnya ; dengan akibat kepadatan pemakaian rata-rata akan berkurang.

Walaupun harga sebagian lahan akan meningkat sebagai akibat dari perbaikan transportasi, namun harga lahan yang lokasinya tidak dipengaruhi oleh perbaikan transportasi tidak mungkin akan menurun.

## 2.5. HIRARKI JALAN

Fungsi jalan darat dapat dilihat dalam Undang-undang No. 3 tahun 1980 tentang jalan dan Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 1985 tentang jalan.

Jalan dibagi dalam 2 (dua) kelompok : – Jalan Primer  
– Jalan Sekunder

yang masing-masing terdiri dari 3 (tiga) jenis

### Jaringan Jalan Primer

Disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi sebagai berikut :

- a. Dalam satu satuan wilayah pengembangan menghubungkan secara menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga, dan kota jenjang dibawahnya sampai ke persil.

- b. Menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu antar satuan wilayah pengembangan.
- Jalan Arteri Primer menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
  - Jalan Kolektor Primer menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
  - Jalan Lokal Primer menghubungkan kota jenjang kesatu dengan Persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan Persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan Persil atau kota di bawah jenjang ketiga sampai Persil.

#### Jaringan Jalan Sekunder

Disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

- Jalan Arteri Sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- Jalan Kolektor Sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
- Jalan Lokal Sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga atau seterusnya sampai ke perumahan.



### Persyaratan Jalan Menurut Peranan

- Jalan Arteri Sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) km/jam dan dengan lebar badan jalan tidak kurang dari 8 (delapan) meter.
- Jalan Arteri Sekunder mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- Pada Jalan Arteri Sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- Persimpangan pada Jalan Arteri Sekunder, dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan diatas.

### Pembinaan Jalan

- Termasuk kelompok jalan Kotamadya adalah jaringan jalan sekunder di dalam kotamadya.
- Penetapan status suatu ruas jalan Arteri Sekunder sebagai jalan Kotamadya dilakukan dengan keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I atas usul Pemerintah Daerah yang bersangkutan dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh menteri.

Dari penjelasan atas peraturan pemerintah No. 26 tahun 1985 tentang jalan dijelaskan :

- Kawasan adalah wilayah yang dibatasi oleh lingkup pengamatan fungsi tertentu.
- Kawasan Primer adalah kawasan kota yang mempunyai fungsi primer.
- Kawasan sekunder adalah kawasan kota yang mempunyai fungsi sekunder.

- Fungsi primer suatu kota adalah sebagai titik simpul jasa distribusi bagi daerah jangkauan peranannya.
- Fungsi sekunder sebuah kota dihubungkan dengan pelayanan terhadap warga kota itu sendiri yang lebih berorientasi kedalam dan jangkauan lokal.

## 2.6. PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TERHADAP PERKEMBANGAN KOTA

Bob Cock (1932) dengan teori poros sebagai suatu ide penyempurnaan teori konsentris.

Dimana faktor – faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya. Keberadaan poros transportasi menurut Bob Cock akan mengakibatkan distorsi pola konsentris, karena sepanjang rute transportasi tersebut berasosiasi dengan mobilitas yang tinggi.

Daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah – daerah diantara jalur – jalur transportasi ini. Akibat keruangan yang timbul adalah suatu bentuk persebaran keruangan yang disebut “*Star-Shaped Pattern/Actopus-like Pattern*”. Dalam hal ini aksesibilitas diartikan dalam perbandingan antara waktu dan biaya dalam hubungannya dengan sistem transportasi yang ada. Perkembangan zone – zone yang ada pada daerah sepanjang poros transportasi akan terlihat lebih besar dibanding dengan daerah-daerah yang terletak diantaranya (*Interstitial Areas*).

Perkembangan di sepanjang poros dibatasi oleh persaingan dengan daerah yang lebih dekat dengan CBD, walau yang tersebut kedua ini tidak dilayani oleh fasilitas transport yang cepat. Dengan kata lain daerah yang tidak dilayani oleh fasilitas

transport yang cepat ini dapat bersaing dengan daerah yang terlayani fasilitas transport dalam “*time cost*” karena jarak ke pusat lebih kecil (gambar).

Hadi Sabari Yunus (2000) menyatakan, menurut Studi Hebert (1976) dalam artikelnya “*Urban Morphology and Transportation*”, membuktikan bahwa kota-kota di Amerika dalam perkembangan dan morfologi kota dipengaruhi oleh perkembangan prasarana transportasi khususnya dalam hal pembangunan jalan.

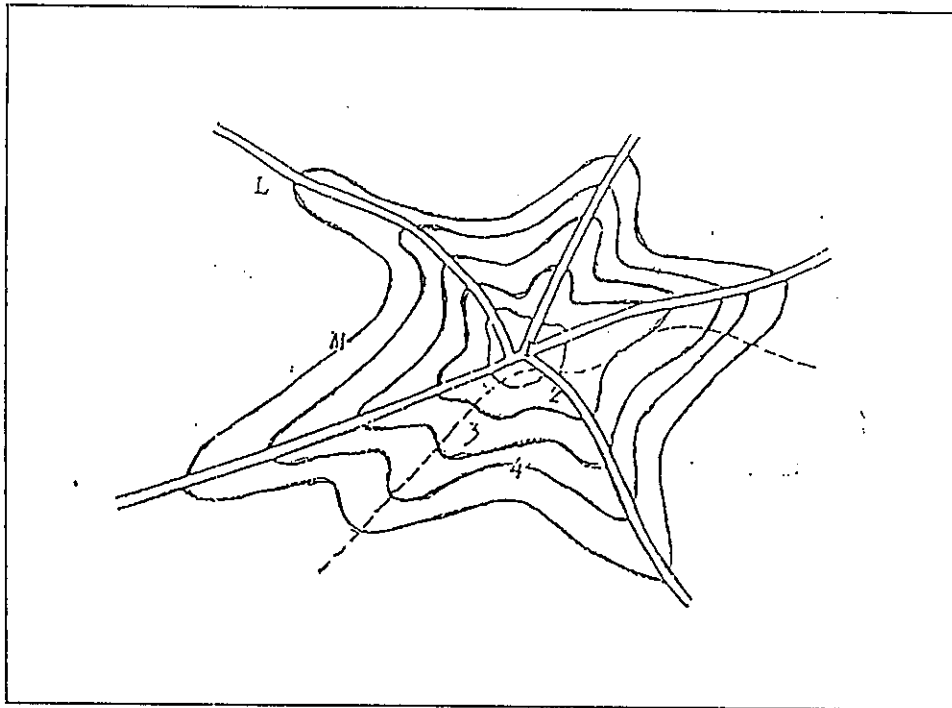
Dimana kota di Amerika adalah kota-kota yang terkondisikan oleh kemajuan teknologi dibidang transportasi darat.

Dari mula pertamanya terbentuk sampai dengan perkembangan mutakhir, keadaan transportasi dan perkembangannya telah membentuk 7 kategori morfologi kota yaitu :

- Morfologi kota pada masa dominasi transportasi berjalan kaki.
- Morfologi kota pada masa dominasi kereta binatang.
- Morfologi kota pada masa dominasi kereta listrik (holley) kecil.
- Morfologi kota pada masa dominasi kereta api antar kota
- Morfologi kota pada masa dominasi automobile untuk antar kota.
- Morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan raya bebas hambatan antara kota-kota dan region.
- Morfologi kota pada masa perkembangan jalan-jalan lingkar.

Homen Hoyt (1939) dengan teori sektor, menunjukkan persebaran zona-zona konsentrasinya melalui jalur transportasi yang menjari (menghubungkan pusat kota ke bagian-bagian yang lebih jauh) diberi peranan yang besar dalam pembentukan pola struktur internal kotanya.

Perluasan kota mengikuti perkembangan sumbu atau dengan kata lain perluasannya akan mengikuti jalur jalan transportasi ke daerah pinggiran kota.



**Gambar 2.6. Model Teori Poros, Sumber Yunus (2001)**

Keterangan :

CBD = Central Business District (1)

2 = Transition Zone

= Major roads

3 = Low income housing

= Railways

4 = Middle income housing

L, M = Daerah Lokasi

## 2.7. Faktor-Faktor Penentu Pertumbuhan dan Perkembangan Kota

Secara umum kota akan mengalami pertumbuhan dan perkembangan. Menurut Sujanto (dalam Mawardi, 1998) perkembangan kota mengikuti alur sebuah organisme hidup, yaitu dari kecil menjadi besar melalui tahap-tahapnya sendiri. Sebagai organisme hidup, kota akan mengalami perubahan secara terus-menerus sesuai dengan dinamika dan perubahan-perubahan yang menyangkut segi-segi sosial, ekonomi, kultural dan politik. Kinerja perkembangan kota akan tampak pada

perkembangan penduduk dan perkembangan ekonomi, sedangkan manifestasi dari perkembangan tersebut tercermin pada perubahan struktur fisik kota. Pertumbuhan dan perkembangan kota pada dasarnya sangat ditentukan oleh faktor-faktor perkembangannya, yang mana faktor-faktor tersebut tidak berdiri sendiri, namun saling berinteraksi dan saling mempengaruhi atau dengan kata lain merupakan suatu sistem yang dinamis. Faktor-faktor itu dapat bersifat positif sehingga dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pembangunan kota dan dapat pula bersifat negatif atau menjadi masalah dalam perkembangan kota.

Potensi yang dimiliki oleh suatu kota dapat dipakai sebagai kriteria untuk mengetahui perkembangan kota itu sendiri, diantara potensi tersebut yang sangat berperan adalah kedudukan kota dalam konstelasi regional. Kota yang memiliki lokasi geografis yang strategis dan mempunyai daerah belakang yang kuat dalam arti ekonomi, cenderung lebih cepat berkembang daripada kota yang terisolir, seperti diungkapkan oleh Branch (1995) bahwa kondisi geografis sangat menentukan eksistensi dan perkembangan kota karena memiliki *comparative advantage*. Keadaan geografis suatu kota dapat mempengaruhi fungsi dan bentuk fisiknya. Menurut faktor-faktor lain yang menentukan perkembangan kota, diantaranya : a) Tapak (*site*), yang terkait dengan kondisinya terhadap kemiringan lahan yang sangat menentukan dalam pola drainase dan kemungkinan terjadinya banjir; b) Ekonomi, ekonomi yang mendasari kota-kota juga tercermin pada fasilitas dan bentuk fisiknya; c) Sejarah, dan Kebudayaan, yang dapat mempengaruhi karakter fisik dan sifat-sifat kemasyarakatan kota. Agama pun memegang peranan penting dalam perkembangan perkotaan pada masa lampau dan berkelanjutan bagi sebagian besar penduduk dunia saat ini. Agama juga merupakan kekuatan yang dominan yang memantau dan mengarahkan

perkembangan kota. King dan Golledge (dalam Mawardi, 1998) menambahkan unsur kebijaksanaan pemerintah juga mempengaruhi perkembangan kota.

Perkembangan kota juga tergantung pada kemampuannya untuk menciptakan dan menarik sumberdaya produktif dari luar yang sangat dibutuhkan untuk perkembangannya, serta kemampuan kota untuk menghasilkan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh pasar regional, nasional dan internasional. Kota besar akan lebih cepat perkembangannya dibandingkan dengan kota kecil karena kecenderungannya kota besar mempunyai prasarana, tenaga kerja dan institusi keuangan yang cukup berkembang disamping keuntungan-keuntungan aglomerasi seperti *localization economic*, *external economies* dan *urbanization economies*. Pendapat ini diperkuat Richardson (dalam Hendarto, 2001) yang menyatakan adanya keuntungan ekonomi eksternal akan mengakibatkan adanya konsentrasi spasial. Termasuk dalam keuntungan ekonomi eksternal diantaranya seperti keuntungan lokasional dan aglomerasi atau urbanisasi. Perkembangan ekonomi yang ditunjang oleh teknologi transportasi telah memperpendek waktu tempuh antar lokasi dan pada gilirannya mendorong perkembangan kota. Firman (dalam Mawardi, 1998) mengungkapkan perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik dari perkembangan ekonomi. Pengaruh urbanisasi terhadap perkembangan kota diperkuat oleh pendapat Sukirno dalam Hendarto (2001) yang menyatakan bahwa adanya urbanisasi dan pembangunan ekonomi juga merupakan faktor penting.

Dalam kaitannya dengan urbanisasi, menurut Hammond dalam Daldjoeni (1998) ada 8 (delapan) faktor-faktor pendorong urbanisasi, yaitu 1) kemajuan di bidang pertanian, yaitu adanya mekanisasi di bidang pertanian mendorong dua hal, pertama, tersedotnya sebagian tenaga kerja agraris ke kota untuk menjadi buruh industri; kedua, bertambahnya hasil pertanian untuk menjamin kebutuhan penduduk

yang hidupnya dari pertanian; 2) industrialisasi, karena industri tergantung kepada bahan mentah dan tenaga kerja, maka pabrik-pabriknya didirikan di lokasi di sekitarnya, itu demi mudahnya pengelolaan. Mereka boyong dan bekerja di situ maka lahirlah kota baru; 3) potensi pasar, berkembangnya industri ringan melahirkan kota-kota yang menawarkan diri sebagai pasaran hasil diteruskan kepada kawasan pedesaan. Kota-kota perdagangan ternyata menarik pekerja-pekerja baru dari pedesaan ; 4) peningkatan kegiatan pelayanan, industri tersier dan kuartir tumbuh dan meningkatkan perdagangan, taraf hidup dan memacu timbulnya organisasi ekonomi dan sosial. Berbagai jenis jasa tumbuh di perkotaan; 5) kemajuan transportasi, hal ini mendorong majunya mobilitas penduduk, khususnya dari pedesaan ke perkotaan; 6) tarikan sosial dan kultur, di kota banyak hal yang menarik seperti bioskop, museum dan tempat rekreasi; 7) kemajuan pendidikan, banyaknya sekolah yang berlokasi di perkotaan menarik kaum muda untuk pindah ke kota; dan 8) pertumbuhan penduduk alami, disamping penduduk kota bertambah oleh masuknya urbanisasi, angka kelahiran di kota lebih tinggi dibandingkan di pedesaan.

Richardson (dalam Mawardi, 1998) menjelaskan bahwa perkembangan kota dari suatu wilayah atau negara ditentukan oleh tingkat pertumbuhan penduduknya, investasi modal dan tingkat kemajuan teknologi. Lynch (dalam Mawardi, 1998) juga berpendapat bahwa terbentuknya kota-kota banyak dipengaruhi oleh munculnya penghuni, instansi yang menangani kota, pengembang, investor, peraturan, perusahaan utilitas dan sebagainya. Masih banyak teori perkembangan kota lainnya yang berpendapat tentang faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan kota, diantaranya sebagai berikut : (Hendarto, 2001)

1. Teori "*central place*" dari Christaller, menurut teori ini, suatu kota berkembang sebagai akibat dari fungsinya dalam menyediakan barang-barang atau jasa-jasa untuk daerah sekitarnya, dan berarti perkembangan kota merupakan fungsi dari keadaan penduduk dan tingkat pendapatan daerah sekitarnya.
2. Teori "*urban base*", teori ini juga berpendapat bahwa perkembangan kota ditimbulkan dari fungsinya dalam menyediakan barang, tetapi menurut teori ini perkembangan kota bukan saja tergantung dari upaya menyediakan barang dan jasa kepada daerah sekitarnya tetapi juga keseluruh daerah di luar batas-batas kota tersebut. Adanya perkembangan ekspor akan langsung mengembangkan pendapatan kota, disamping itu juga akan mengembangkan industri-industri yang menyediakan bahan mentah dan jasa-jasa untuk industri yang memproduksi barang ekspor, yang selanjutnya akan mendorong pertambahan pendapatan kota.
3. Teori *Czamanski*, teorinya dapat dipandang sebagai perbaikan dari teori *urban base*, yaitu dengan menghubungkan teori perkembangan kota dengan teori mengenai lokasi industri. Teori ini membagi suatu perekonomian kota menjadi 3 (tiga) sektor, yakni industri yang bersifat *geographically oriented*, industri komplementer dan industri yang bersifat *oriented*. Teori ini berpendapat bahwa besarnya suatu kota merupakan fungsi dari besarnya kesempatan kerja di sektor industri yang bersifat *geographically oriented*.

Lebih lanjut Karyoedi (dalam Mawardi, 1998) mengelompokkan potensi perkembangan kota ke dalam 3 (tiga) faktor, yakni :

- A. Faktor yang merupakan modal dasar, yaitu lahan dalam kota, sumber dana dan penduduk kota.



- B. Faktor penunjang yang merupakan fungsi primer, yaitu kegiatan industri dan jasa komersil yang menjadi daya tarik bagi tenaga kerja dan mendukung pemanfaatan sumberdaya alam wilayah sekitarnya.
- C. Faktor penunjang yang merupakan fungsi sekunder atau faktor pembentuk struktur internal kota, yaitu prasarana kota, lingkungan perumahan, fasilitas pelayanan umum dan tenaga kerja.

## 2.8. Perkembangan Wilayah Pinggiran Kota

Perkembangan dan pertumbuhan wilayah pinggiran kota sangat penting artinya bagi sistem-sistem kota secara keseluruhan, terutama sehubungan dengan fungsinya sebagai daerah peralihan atau transisi antara pusat kota dengan hinterland kota tersebut. Hammond dalam Daldjoeni (1998) mengemukakan adanya 4 (empat) alasan tumbuhnya wilayah pinggiran, yaitu :Pertama, meningkatnya pelayanan transportasi kota, memudahkan orang untuk tinggal jauh dari tempat bekerjanya ; Kedua, bertambahnya penduduk suburban yang berasal dari perpindahan sebagian penduduk pusat kota ke pinggiran kota maupun masuknya penduduk baru dari luar; Ketiga, meningkatnya taraf hidup masyarakat yang memungkinkan orang mendapatkan rumah yang lebih baik di daerah pinggiran kota, entah jenis sewa ataupun milik sendiri ; Keempat, banyaknya pembangunan perumahan baru akibat adanya kredit lunak pemilikan rumah dari pemerintah.

Proses berekspansinya kota dan berubahnya struktur tata guna lahan sebagian besar disebabkan oleh adanya daya sentrifugal dan daya sentripetal pada kota. Daya sentripetal, yaitu daya yang menyebabkan pergerakan penduduk dari luar ke dalam kota, baik akibat *pull factor* maupun *push factor*, sedangkan daya sentrifugal, yaitu

daya yang menyebabkan pergerakan penduduk dari dalam ke luar kota, baik akibat *pull factor* maupun *push factor*.

Daya sentrifugal menyebabkan pesatnya pertumbuhan pinggiran kota karena daya ini menyebabkan adanya arus de-urbanisasi, yaitu arus balik dari urbanisasi yang dapat menyebabkan terjadinya pengkotaan di wilayah pinggiran kota, sebagai akibatnya akan terjadi perkembangan kota secara ekstensif dan sporadis ke wilayah pinggiran. Daya sentrifugal ini meliputi dua jenis, yaitu (Daldjoeni, 1998)

1. Daya sentrifugal tarikan (*centrifugal attraction forces*), yaitu pergerakan penduduk dari wilayah pusat kota atau dari kota ke bagian luar atau pinggiran kota yang disebabkan oleh adanya daya tarik dari luar kota yaitu daya ekonomi (seperti harga lahan yang masih murah), daya lingkungan (seperti adanya lingkungan yang asri), daya fisik (seperti kelancaran arus lalu lintas dan meningkatnya kemudahan fasilitas transportasi).
2. Daya sentrifugal dorongan (*centrifugal disruptive forces*), yaitu pergerakan penduduk dari wilayahb pusat kota atau dari kota ke bagian luar atau pinggiran kota yang disebabkan oleh adanya daya dorong dari luar kota yaitu daya ekonomi (seperti biaya hidup yang makin mahal di kota dan harga tanah yang semakin tinggi di kota), daya lingkungan (seperti meningkatnya pencemaran lingkungan di kota, meningkatnya kebisingan dan kepadatan lingkungan yang tinggi), daya fisik (seperti kemacetan).

## 2.9. Rangkuman Kajian Pustaka

Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan merupakan salah satu upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Semarang di dalam mengarahkan dan mempercepat

pertumbuhan kota dan mengatasi kemacetan lalu lintas sesuai dengan rencana tata ruang yang ada.

Adanya jalan Arteri Citarum – Pedurungan akan menciptakan suatu pertumbuhan baru di simpul-simpul jalan dan disepanjang jalan sehingga akan mengurangi beban pusat kota.

Pesatnya pertumbuhan pinggiran kota dapat disebabkan oleh adanya daya sentrifugal, yaitu arus balik dari urbanisasi yang dapat menyebabkan terjadinya pengkotaan di wilayah pinggiran kota, sebagai akibatnya akan terjadi perkembangan ke wilayah pinggiran (sekitar jalan Arteri).

Daya Sentrifugal terdiri dari dua jenis yaitu daya sentrifugal tarikan dan sentrifugal dorongan.

Pesatnya pertumbuhan wilayah pinggiran kota dapat disebabkan oleh beberapa faktor, faktor-faktor tersebut bisa bersifat mendukung, juga bisa bersifat menghambat, hal ini tergantung kondisi masing-masing faktor di lapangan.

Faktor-faktor yang menentukan perkembangan keruangan kawasan pinggiran kota menurut kajian literatur dapat berupa :

#### 4. Kondisi Fisik, yang terdiri :

- Kondisi lalu lintas dan ketersediaan fasilitas transportasi menuju kawasan pinggiran.
- Kondisi lalu lintas kota
- Kelengkapan fasilitas umum di kawasan pinggiran
- Kelengkapan fasilitas kesehatan di kawasan pinggiran
- Kepadatan lingkungan di kota

#### 5. Faktor Ekonomi, yang terdiri :

- Harga lahan

- Pendapatan masyarakat
- Ketersediaan institusi perbankan

6. Faktor Sosial, yang terdiri :

- Jumlah penduduk yang dikaitkan dengan kebutuhan rumah tinggal
- Ketersediaan tempat-tempat ibadah

Dalam proses perkembangan pusat kota ke pusat pertumbuhan baru, akan diikuti dengan beberapa perubahan yaitu :

- Adanya pergerakan wilayah perumahan ke arah wilayah pinggiran kota
- Adanya perubahan struktur kota akibat pergeseran penggunaan lahan yang disebabkan oleh pembangunan jalan.
- Adanya pergantian fungsi ekonomi akibat adanya peningkatan nilai lahan.

Sistim jaringan transportasi akan menimbulkan pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang akan mengakibatkan berbagai macam interaksi.

Cepat tidaknya suatu pembangunan jalan Arteri di dalam mempengaruhi perkembangan keruangan kota sangat tergantung dari cepat tidaknya pembangunan prasarana dan sarana baru di-lokasi kawasan sekitar jalan Arteri tersebut. Dan kecepatan munculnya aktivitas baru di sekitar jalan Arteri tergantung dari kebutuhan lahan yang tentunya dipengaruhi oleh pertumbuhan jumlah penduduk.

## **BAB III**

### **GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN**

#### **3.1. Gambaran Umum Kota Semarang**

##### **3.1.1 Letak Geografis dan Administrasi**

Kota Semarang merupakan Ibu kota Propinsi Jawa Tengah yang terletak antara garis  $6^{\circ}50'$  -  $7^{\circ}10'$  Lintang Selatan dan garis  $109^{\circ}50'$  –  $110^{\circ}35'$  Bujur Timur dengan luas wilayah meliputi  $373,7 \text{ km}^2$  atau 37.360,947 Ha dengan batas-batas administrasi sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Semarang
- Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kabupaten Kendal
- Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Demak
- Sebelah Tenggara : Berbatasan dengan Kabupaten Grobogan

Wilayah Kota Semarang terdiri dari 16 wilayah kecamatan dan 117 Kelurahan, yaitu kecamatan : Mijen, Gunungpati, Banyumanik, Gajah mungkur, Semarang Selatan, Candisari, Tembalang, Pedurungan, Genuk, Gayamsari, Semarang Timur, Semarang Utara, Semarang Tengah, Semarang Barat, Tugu, Ngaliyan.

Kota Semarang terdiri atas dataran rendah di bagian utara yang dikenal dengan Semarang Bawah dan daerah perbukitan di bagian selatan yang dikenal dengan Semarang Atas.

Untuk mengetahui luas tiap-tiap kecamatan dalam wilayah Kota Semarang dapat dilihat pada Tabel III.1

**Tabel III.1**  
**LUAS WILAYAH KECAMATAN DALAM KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 2000**

No	Kecamatan	Luas (Ha)
1	Mijen	6.213,265
2	Gunungpati	5.399,082
3	Banyumanik	2.509,068
4	Gajahmungkur	764,987
5	Semarang Selatan	848,046
6	Candisari	555,312
7	Tembalang	4.420,058
8	Pedurungan	1.984,948
9	Genuk	2.738,442
10	Gayamsari	636,560
11	Semarang Timur	770,255
12	Semarang Utara	1.135,275
13	Semarang Tengah	604,997
14	Semarang Barat	2.386,711
15	Tugu	3.133,357
16	Ngaliyan	3.260,584
TOTAL		37.360,947

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2000*

### 3.1.2. Kondisi Fisik Dasar

#### A. Topografi

Kota Semarang memiliki ketinggian yang beragam yaitu antara 0,75 – 348 m di atas permukaan laut dengan yang terdiri dari daerah perbukitan, dataran dan daerah pantai kelerengan lahan berkisar antara 0 – 45%.

#### B. Geomorfologi

Kota Semarang dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) satuan morfologi yang masing-masing daerah menunjukkan karakteristik yang berlainan.

Tiga daerah tersebut yaitu daerah rendah (low land area), daerah tinggi (high land area) dan daerah antara (plateau dan perbukitan).

#### C. Klimatologi

Curah hujan tahunan sebesar 2.183 – 2.215 mm dengan hujan maksimal bulanan terjadi pada bulan Desember sampai bulan Januari.

Temperatur udara berkisar  $24^{\circ}\text{C}$  sampai  $33^{\circ}\text{C}$ , kelembaban udara rata-rata bervariasi dari 62% sampai 84%. Kecepatan angin rata-rata 5,9 km/jam.

### 3.1.3. Aspek Kependudukan

Penduduk Kota Semarang cukup besar dimana tiap tahun selalu berubah seperti pada tahun 1998 berjumlah 1.266.070 dan pada tahun 2000 berubah menjadi 1.309.667. Pertumbuhan penduduk pada tahun 1994/1995 sebesar 2,20% sedangkan pada tahun 1998/1999 menjadi 5,10%. Untuk tahun 2001 pertumbuhan penduduk menjadi sebesar 0,97%. Pertumbuhan yang tertinggi terjadi di Kecamatan Pedurungan, sedangkan pertumbuhan minus terjadi di pusat kota seperti : Kecamatan Semarang Timur, Semarang Tengah dan Semarang Selatan. Kecamatan-kecamatan di pusat kota yang mempunyai pertumbuhan minus ini terjadi karena sudah maksimalnya daya tampung ruang yang dimiliki kecamatan-kecamatan yang terletak di pusat kota. Kecenderungan yang menurun ini menyebabkan infrastruktur perkotaan bergeser dari penekanan kuantitas ke kualitas, namun fungsi kota sebagai kegiatan lokal/regional masih harus diperhatikan. Selengkapnya mengenai jumlah penduduk dan angka pertumbuhannya dapat dilihat pada Tabel III.2 dan III.3

**Tabel III. 2**  
**JUMLAH PENDUDUK DIRINCI PER KECAMATAN KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk Tahun							
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Mijen	33.232	33.926	35.726	35.735	36.143	36.863	37.377	37.927
2	Gunungpati	49.473	50.271	54.237	54.615	55.079	56.268	56.901	57.485
3	Banyumanik	87.402	91.425	93.681	95.372	96.742	99.607	101.978	104.578
4	Tembalang	82.034	83.431	85.402	86.215	89.820	94.525	98.989	103.343
5	Pedurungan	104.926	112.410	117.770	119.286	123.089	126.924	133.739	137.784
6	Genuk	50.968	52.646	55.872	56.382	57.696	59.842	62.424	62.996
7	Gayamsari	59.528	60.318	61.182	60.890	61.250	62.140	61.299	63.142
8	Semarang Timur	93.47	91.628	88.413	87.743	86.215	85.143	84.836	81.816
9	Semarang Utara	122.783	130.489	129.299	128.846	127.899	127.051	127.293	122.736
10	Semarang Tengah	83.357	82.308	81.283	80.829	79.497	78.268	77.774	77.210
11	Semarang Selatan	79.507	79.048	79.138	79.034	78.693	77.745	77.529	78.036
12	Candisari	75.973	76.308	76.640	76.664	76.402	76.854	77.302	77.719
13	Gajahmungkur	53.185	54.088	54.625	54.786	55.094	59.607	56.933	57.550
14	Semarang Barat	137.480	138.851	139.189	139.287	139.960	142.901	144.888	146.651
15	Ngaliyan	71.235	73.485	76.753	77.513	79.580	83.496	86.221	89.202
16	Tugu	21.810	22.299	22.635	22.819	22.907	23.448	23.895	24.145
<b>Jumlah</b>		1.206.365	1.232.930	1.251.840	1.256.010	1.266.070	1.330.682	1.309.667	1.322.320

Sumber : monografi Kota Semarang 1994 – 1998, Kota Semarang Dalam Angka 1994 – 2001

**Tabel III. 3**  
**ANGKA PERTUMBUHAN PENDUDUK KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1995 – 2001 ( dalam % )**

No	Kecamatan	TAHUN						
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Mijen	2,08	5,30	0,02	1,14	1,99	1,39	1,47
2	Gunungpati	1,61	7,83	0,69	0,85	2,15	1,12	1,02
3	Banyumanik	4,60	2,46	1,80	1,43	2,96	2,38	2,54
4	Tembalang	1,70	2,36	0,95	4,18	5,23	4,72	4,39
5	Pedurungan	7,13	4,76	1,28	3,18	3,11	5,37	3,02
6	Genuk	3,29	6,12	0,91	2,33	3,71	4,31	0,92
7	Gayamsari	1,32	1,43	-0,47	0,60	1,45	-1,35	3,01
8	Semarang Timur	-1,97	-3,50	-0,75	-1,74	-1,24	-0,36	-3,55
9	Semarang Utara	6,27	-0,91	-0,35	-0,73	-0,66	0,19	-3,58
10	Semarang Tengah	-1,25	-1,24	-0,55	-1,64	-1,42	-0,75	-0,72
11	Semarang Selatan	-0,57	0,11	-0,13	-0,43	-1,20	-0,28	0,65
12	Candisari	0,44	0,43	0,03	-0,34	0,59	0,58	0,54
13	Gajahmungkur	1,69	0,99	0,29	0,56	0,93	2,38	1,08
14	Semarang Barat	0,99	0,24	0,07	0,48	2,10	1,39	1,21
15	Ngaliyan	3,15	4,45	0,99	2,66	4,92	3,26	3,45
16	Tugu	2,24	1,51	0,81	0,38	2,36	1,91	1,05
<b>Total</b>		<b>2,20</b>	<b>1,54</b>	<b>0,33</b>	<b>-0,80</b>	<b>5,10</b>	<b>-1,57</b>	<b>0,97</b>

Sumber : hasil analisa 2002



**Tabel III. 4**  
**KEPADATAN PENDUDUK KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001 ( dalam jiwa / Ha )**

No	Kecamatan	TAHUN						
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Mijen	5,46	5,74	5,75	5,82	5,93	6,10	6,10
2	Gunungpati	9,16	9,31	10,11	10,20	10,42	10,53	10,65
3	Banyumanik	34,83	37,33	38,01	18,55	39,69	40,64	41,68
4	Tembalang	18,56	18,87	19,32	20,32	21,38	22,39	23,38
5	Pedurungan	56,63	59,33	60,09	62,01	63,94	67,37	69,41
6	Genuk	19,22	20,40	20,58	21,06	21,85	22,79	23,00
7	Gayamsari	93,51	94,75	96,11	96,22	97,61	96,29	99,192
8	Semarang Timur	118,95	114,78	113,91	111,93	110,53	110,14	106,20
9	Semarang Utara	114,94	113,89	113,49	112,65	111,91	112,12	108,11
10	Semarang Tengah	136,04	134,35	133,60	131,40	129,53	128,55	127,62
11	Semarang Selatan	93,21	92,31	93,19	92,79	91,67	91,42	92,01
12	Candisari	137,41	138,01	138,05	137,58	138,39	139,20	139,95
13	Gajahmungkur	70,70	71,40	71,61	72,01	130,20	74,42	75,23
14	Semarang Barat	58,17	58,32	58,31	58,64	59,87	60,70	61,44
15	Ngaliyan	22,53	23,53	23,77	24,41	25,60	26,44	27,35
16	Tugu	7,11	7,22	7,28	7,31	7,48	7,62	7,70
<b>Total</b>		<b>32,28</b>	<b>33,51</b>	<b>33,618</b>	<b>33,88</b>	<b>35,61</b>	<b>35,05</b>	<b>35,39</b>
<b>Pembulatan Angka</b>		<b>32</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

*Sumber : hasil analisa 2002 , PDRB Kota Semarang 1993 s/d 2000, Kota Semarang Dalam Angka 1995 s/d 2001*

#### 3.1.4. Kondisi Perekonomian

Berdasarkan angka Produk Daerah Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga berlaku tahun 2000, ada 6 (enam) sektor yang mempunyai peranan cukup besar dalam pembentukan PDRB Kota Semarang yaitu sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor industri pengolahan, sektor jasa-jasa, sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor keuangan, persewaan dan jasa perusahaan, sektor bangunan.

Untuk mengetahui secara lengkap PDRB Kota Semarang dari tahun 1994 sampai 2000 dapat dilihat pada Tabel III.5 dan III.6

**TABEL III.5**  
**PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO KOTA SEMARANG ATAS DASAR**  
**HARGA BERLAKU MENURUT LAPANGAN USAHA TAHUN 1994 – 2000**

No	LAPANGAN USAHA	TAHUN						
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	Pertanian	88.567.222	95.915.632	100.480.055	118.856.314	173.264.558	206.372.923	172.834.898
2	Pertambangan dan Penggalian	9.662.895	12.164.110	14.289.200	16.128.856	24.845.209	37.561.345	45.490.545
3	Industri Pengolahan	1.236.525.494	1.538.805.927	1.928.644.938	2.217.803.935	2.707.945.370	3.088.055.077	3.597.955.583
4	Listrik, gas dan air bersih	59.051.837	70.899.979	77.775.381	88.830.818	102.083.556	115.683.933	151.670.574
5	Bangunan	330.435.226	373.632.622	434.609.066	555.424.015	327.894.731	434.189.946	530.050.064
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	1.474.407.239	1.768.237.869	2.165.591.756	2.598.961.131	3.853.111.664	4.583.727.754	5.364.572.591
7	Pengangkutan dan komunikasi	288.604.690	333.07.118	401.501.475	441.783.913	594.146.566	663.754.320	794.274.553
8	Keuangan, Persewaan & Perbankan	365.687.011	436.079.565	508.310.159	609.527.721	640.042.867	654.044.839	733.591.097
9	Jasa - jasa	607.292.141	678.879.402	767.026.443	827.120.195	1.047.329.159	1.406.331.870	1.496.121.847
<b>PDRB</b>		<b>4.460.587,02</b>	<b>5.307.686,22</b>	<b>6.398.228,47</b>	<b>7.474.436,90</b>	<b>9.470.663,68</b>	<b>11.189.721.807</b>	<b>12.886.561.757</b>

Sumber : PDRB Kota Semarang 1994 s/d 2000

**TABEL III.6**  
**PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO KOTA SEMARANG ATAS DASAR**  
**HARGA KONSTAN MENURUT LAPANGAN USAHA TAHUN 1994 – 2000**

No	LAPANGAN USAHA	TAHUN						
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	Pertanian	76.670.277	77.290.786	77.580.198	71.347.248	57.937.820	56.833.841	40.847.657
2	Pertambangan dan Penggalian	9.832.962	10.494.720	11.964.021	12.312.625	11.629.523	12.340.511	1.950.132
3	Industri Pengolahan	1.174.972.083	1.372.133.804	1.611.126.256	1.773.525.252	1.533.835.747	1.566.512.901	1.615.074.800
4	Listrik, gas dan air bersih	53.879.839	62.403.713	67.467.175	74.178.842	69.282.558	72.006.445	74.802.825
5	Bangunan	317.075.948	341.640.829	378.335.472	433.383.283	152.169.456	171.799.923	183.628.400
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	1.353.160.342	1.515.552.065	1.729.642.417	1.942.831.988	1.655.569.895	1.715.504.495	1.838.085.083
7	Pengangkutan dan komunikasi	276.869.232	300.128.359	335.061.800	361.228.417	325.149.894	330.625.265	364.900.410
8	Keuangan, Persewaan & Perbankan	356.033.423	394.403.980	431.462.157	464.542.897	350.73.705	317.046.491	340.767.403
9	Jasa - jasa	584.878.240	607.953.584	637.334.367	660.456.411	582.247.331	656.572.009	671.476.194
<b>PDRB</b>		<b>4.203.372,35</b>	<b>4.682.001,84</b>	<b>5.279.973,86</b>	<b>5.793.806,96</b>	<b>4.737.995,92</b>	<b>4.899.241.881</b>	<b>5.142.532.904</b>

Sumber : PDRB Kota Semarang 1994 s/d 2000

Peranan sektor perdagangan, hotel dan restoran pada tahun 2000 sebesar 41,2 %.

Sedangkan sektor industri pengolahan untuk tahun 2000 sebesar 27,9%. Untuk urutan ke tiga sektor jasa-jasa pada tahun 2000 dapat mencapai 11,6%.

Untuk sektor pengangkutan dan komunikasi pada tahun 2000 mencapai 6,1%, sedangkan sektor keuangan, persewaan dan jasa perubahan menduduki urutan ke lima

dengan 5,6%. Untuk sektor bangunan pada tahun 2000 menduduki urutan keenam dengan 4,1%

**TABEL III.7**  
**POTENSI PEREKONOMIAN KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2000**

No	LAPANGAN USAHA	L Q						
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1	Pertanian	0,08	0,07	0,07	0,06	0,05	0,05	0,04
2	Pertambangan dan Penggalian	0,19	0,18	0,18	0,16	0,17	0,25	0,17
3	Industri Pengolahan	0,89	0,93	0,96	0,96	1,05	1,09	1,03
4	Listrik, gas dan air bersih	1,76	1,71	1,54	1,40	1,36	1,44	1,20
5	Bangunan	1,62	1,57	1,49	1,50	0,84	0,98	0,88
6	Perdagangan, Hotel & Restoran	1,54	1,54	1,52	1,50	1,52	1,49	1,51
7	Pengangkutan dan komunikasi	1,73	1,65	1,56	1,52	1,47	1,43	1,41
8	Keuangan, Persewaan & Perbankan	1,64	1,66	1,62	1,51	1,87	1,42	1,68
9	Jasa - jasa	1,25	1,22	1,17	1,11	1,17	1,23	1,32

*Sumber : Hasil analisa 2002, PDRB Jawa Tengah 1994 s/d 2000, PDRB Kota Semarang 1994 s/d 2000*

Pendapatan perkapita penduduk Kota Semarang mengalami penurunan pada tahun 1998, ini terjadi karena krisis ekonomi yang melanda Indonesia, tetapi kondisi tersebut kembali pulih pada tahun 1999 dengan adanya kenaikan 1,34%. Kondisi tersebut dapat dilihat pada Tabel III.8

**TABEL III.8**  
**PENDAPATAN PERKAPITA PENDUDUK**  
**KOTA SEMARANG TAHUN 1994 – 2000**

TAHUN	JUMLAH (Rp)	LAJU PERTUMBUHAN (%)
1994	3.409.256	8,5
1995	3.740.096	9,6
1996	4.217.770	12,56
1997	4.612.867	9,5
1998	3.742.286	-18,87
1999	3.797.394	1,34
2000	3.926.596	3,40

*Sumber : Hasil Analisa 2002, PDRB Kota Semarang 1994 s/d 2000  
Kota Semarang Dalam Angka 1994 s/d 2000*

Kawasan permukiman dari tahun ke tahun selalu berkembang, sehingga memerlukan lahan untuk rumah tinggal.

Dengan menggunakan persyaratan dari Dinas pekerjaan Umum Cipta Karya mengenai standart kebutuhan rumah, dimana setiap 5 (lima) orang penduduk untuk persil sedang

membutuhkan ruang untuk rumah seluas 250 m<sup>2</sup>. Maka untuk kebutuhan rumah tiap tahun bagi penduduk Kota Semarang dapat dilihat pada Tabel III.9

**TABEL III.9**  
**KEBUTUHAN LAHAN UNTUK RUMAH TINGGAL PERSIL SEDANG**  
**PENDUDUK KOTA SEMARANG TAHUN 1994 - 2000**

NO	TAHUN	LUAS ( Ha )
	1994	6031,825
	1995	6164,65
	1996	6259,20
	1997	6280,05
	1998	6330,35
	1999	6553,41
	2000	6548,33
	2001	6611,60

*Sumber : Hasil Analisa 2002 , Kota Semarang Dalam Angka  
1995 s/d 2001*

### 3.1.5 Sistem Jaringan Transportasi

Pola jaringan jalan di kota Semarang membentuk rangka radial. Ini merupakan gambaran perkembangan kota yang sangat berorientasi kepusatnya. Pertumbuhan wilayah kota selanjutnya merupakan hasil ekspansi lapisan-lapisan linier di sepanjang jalan, kaki-kaki radial ke lapisan belakangnya sehingga dengan demikian tumbuh anak-anak jalan dengan hirarki fungsi yang lebih rendah yang bermuara ke jalan utama.

Sistem jaringan jalan di kota Semarang menurut fungsinya dapat dijabarkan sebagai berikut :

#### A. Jaringan Primer

##### 1. Jalan arteri primer

Didasarkan pada fungsinya yang menghubungkan kota-kota atau jalur regional. Namun demikian saat ini ia juga berfungsi sebagai jalur internal ke kota (masuk ke pusat kota).

##### 2. Jalan kolektor primer

Merupakan penghubung antara pusat lingkungan tingkat II antara didalam dan luar kota.

3. Jalan lokal primer

Jalan ini berfungsi sebagai penghubung antara lingkungan di dalam kota dengan lingkungan lain di luar kota. Karakteristik lingkungan ini berupa perumahan dan non perumahan.

B. Jaringan Sekunder

1. Jalan arteri sekunder

Berfungsi menghubungkan kota Semarang dengan bagian kota Semarang lainnya dan juga menjadi penghubung ke jalan arteri primer.

2. Jalan kolektor sekunder

Berfungsi sebagai penghubung antar bagian wilayah kota umumnya adalah jalan-jalan yang bermuara dari jalan arteri primer.

3. Lokal sekunder

Berfungsi sebagai penghubung antar lingkungan perumahan.

### 3.1.6. Pengembangan Wilayah Kota Semarang

Wilayah Pengembangan Kota Semarang dibagi menjadi 5 (lima) :

– Wilayah Pengembangan I terdiri dari

BWK I terdiri dari : Kecamatan Semarang Tengah  
Kecamatan Semarang Timur  
Kecamatan Semarang Selatan

BWK II Terdiri dari : Kecamatan Gajamungkur  
Kecamatan Candisari.

BWK III terdiri dari : Kecamatan Semarang Barat  
Kecamatan Semarang Utara.

– Wilayah Pengembangan II terdiri dari

BWK IV terdiri dari : Kecamatan Genuk

BWK V terdiri dari : Kecamatan Gayamsari  
Kecamatan Pedurungan

– Wilayah Pengembangan III terdiri dari

BWK VI terdiri dari : Kecamatan Tembalang

BWK VII terdiri dari : Kecamatan Banyumanik

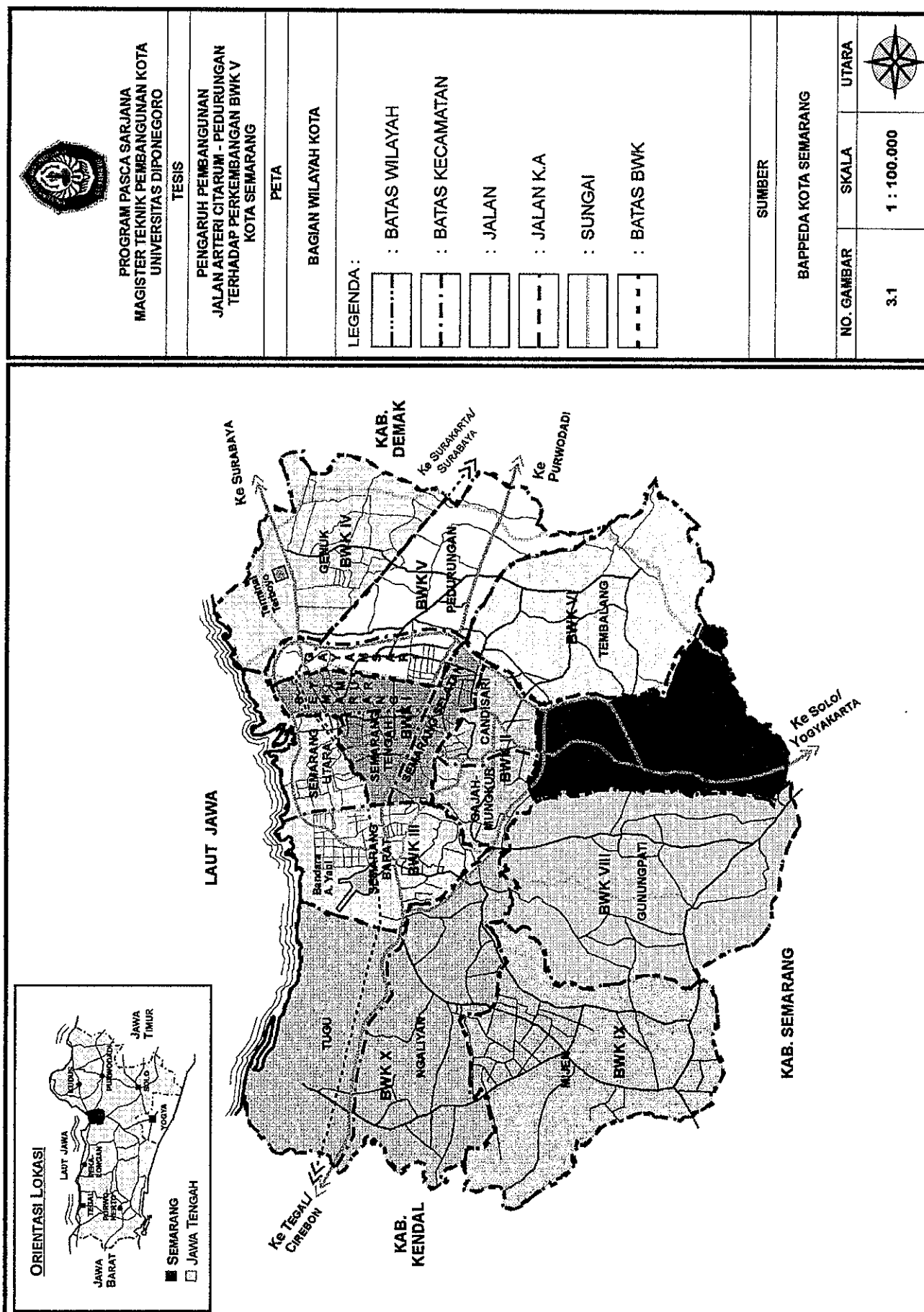
– Wilayah Pengembangan IV terdiri dari

BWK VIII terdiri dari : Kecamatan Gunungpati

BWK IX terdiri dari : Kecamatan Mijen

– Wilayah Pengembangan V terdiri dari

BWK X terdiri dari : Kecamatan Ngaliyan  
Kecamatan Tugu



### 3.2. Gambaran Umum BWK V Kota Semarang

#### 3.2.1. Letak Geografis dan Administrasi

Kecamatan Pedurungan dan Kecamatan Gayamsari merupakan bagian dari wilayah administrasi Kota Semarang dengan batas-batas wilayah, yaitu :

- Sebelah Utara : Kecamatan Genuk
- Sebelah Timur : Kecamatan Mranggen Kabupaten Demak.
- Sebelah Selatan : Kecamatan Tembalang
- Sebelah Barat : Kecamatan Semarang Timur.

Bagian Wilayah Kota (BWK) V terdiri dari 2 (dua) kecamatan dan 19 (sembilan belas) kelurahan dengan luas keseluruhan sebesar 2.592,94 Ha. Luas masing-masing kelurahan yang ada di BWK V seperti Tabel III.10

**TABEL III.10**  
**LUAS BWK V KOTA SEMARANG**

NO	KECAMATAN	KELURAHAN	LUAS (Ha)
1	Gayamsari	Tambakrejo	69,75
2		Kaligawe	64,00
3		Sawah Besar	43,50
4		Sambirejo	124,98
5		Siwalan	28,00
6		Pandean Lamper	98,00
7		Gayamsari	90,00
1	Pedurungan	Muktiharjo Kidul	207,40
2		Tlogosari Kulon	280,50
3		Kalicari	80,00
4		Palebon	146,50
5		Gemah	100,80
6		Tlogomulyo	193,90
7		Tlogosari Wetan	125,50
8		Pedurungan Lor	135,60
9		Pedurungan Tengah	189,00
10		Pedurungan Kidul	180,00
11		Penggaron Kidul	201,31
12		Plamongsari	233,50

Sumber : Kecamatan Gayamsari dan Pedurungan dalam angka 1998  
(RDTRK Semarang 2000 - 2010)



### 3.2.2. Kondisi Demografi

Perkembangan penduduk di BWK V Kota Semarang dari tahun 1994 – 2001 sangat rendah, rata-rata sebesar 2,7 % mulai dari tahun 1994 – 2001. Pertumbuhan terbesar pada tahun 1996/1995 sebesar 6%, pertumbuhan terendah pada tahun 1999 / 1998 sebesar 1%.

Untuk lebih jelasnya lihat Tabel III.2

**TABEL III. 11**  
**JUMLAH PENDUDUK BWK V TIAP KELURAHAN KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001**

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk							
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Tambakrejo	9.687	9.688	9.644	9.552	9.488	9.459	9.398	9.327
2	Kaligawe	8.533	8.586	8.640	8.640	8.168	8.197	8.177	8.309
3	Sawah Besar	6.579	6.645	6.775	6.786	6.885	6.920	7.041	7.079
4	Sambirejo	5.547	5.658	5.698	5.697	5.812	5.827	5.575	5.594
5	Siwalan	3.542	3.762	4.005	4.129	4.153	4.342	4.542	4.718
6	Pandean Lamper	15.331	15.424	15.613	15.790	15.780	15.938	15.990	16.121
7	Gayamsari	10.309	10.555	10.827	11.092	12.290	11.457	11.706	11.994
8	Muktiharjo Kidul	18.253	19.292	21.370	22.184	23.099	23.846	24.405	24.984
9	Tlogosari Kulon	22.694	23.549	25.613	26.523	27.601	28.761	29.933	31.210
10	Kalicari	5.416	5.513	5.821	5.968	6.164	6.377	6.514	6.657
11	Palebon	9.866	10.022	10.460	10.617	10.889	11.144	11.436	11.762
12	Gemah	10.170	10.747	11.180	11.328	11.573	11.893	12.178	12.504
13	Tlogosari Wetan	3.467	3.476	3.517	3.581	3.629	3.721	3.812	4.272
14	Tlogomulyo	4.756	5.020	6.473	6.615	6.851	4.805	8.122	8.368
15	Pedurungan Tengah	7.562	7.711	7.970	8.185	8.517	8.670	8.925	9.082
16	Pedurungan Tengah	4.244	4.365	4.773	4.950	5.092	5.222	5.379	5.497
17	Pedurungan Kidul	7.424	8.222	8.384	8.418	8.482	8.561	8.681	8.817
18	Plamongsari	7.535	7.681	8.703	9.487	10.009	10.350	10.622	10.793
19	Penggaron Kidul	3.539	3.598	3.506	3.494	3.516	3.574	3.732	3.838
<b>JUMLAH</b>		<b>164.454</b>	<b>169.514</b>	<b>178.972</b>	<b>182.772</b>	<b>186.064</b>	<b>189.064</b>	<b>196.168</b>	<b>200.926</b>

Sumber : - Kecamatan Gayamsari dan Pedurungan dalam angka 1994 – 1998  
(RDTRK Semarang 2000 – 2010)

- Kota Semarang dalam angka 1999 – 2001

**TABEL III.12**  
**PERTUMBUHAN PENDUDUK BWK V TIAP KELURAHAN KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001**

No	Kelurahan	% Pertumbuhan						
		95 / 94	96 / 95	97 / 96	98 / 97	99 / 98	2000/99	2001/2000
1	Tambakrejo	0 %	0 %	-1 %	-1 %	0%	0%	0%
2	Kaligawe	1 %	1 %	-3 %	-2 %	0%	0%	1%
3	Sawah Besar	1 %	2 %	0 %	1 %	0%	1%	0%
4	Sambirejo	2 %	1 %	0 %	2 %	0%	-4%	0%
5	Siwalan	6 %	6 %	3 %	1 %	4%	4%	3%
6	Pandean Lamper	1 %	1 %	1 %	0 %	1%	0%	0%

Sambungan

No	Kelurahan	% Pertumbuhan						
		95 / 94	96 / 95	97 / 96	98 / 97	99 / 98	2000/99	2001/2000
7	Gayamsari	2 %	3 %	2 %	2 %	-6%	2%	2%
8	Muktiharjo Kidul	6 %	11 %	4 %	4 %	3%	2%	2%
9	Tlogosari Kulon	4 %	9 %	4 %	4 %	4%	4%	4%
10	Kalicari	2 %	6 %	3 %	3 %	3%	2%	2%
11	Palebon	2 %	4 %	2 %	3 %	2%	2%	2%
12	Gemah	6 %	4 %	1 %	2 %	2%	2%	2%
13	Tlogosari Wetan	0%	1%	2%	1%	2%	2%	12%
14	Tlogomulyo	6 %	29 %	2 %	4 %	-29%	69%	3%
15	Pedurungan Tengah	2 %	3 %	3 %	4 %	1%	2%	1%
16	Pedurungan Tengah	3 %	9 %	4 %	3 %	2%	3%	2%
17	Pedurungan Kidul	11 %	2 %	0 %	1 %	0%	1%	1%
18	Plamongsari	2 %	13 %	9 %	6 %	3%	2%	1%
19	Penggaron Kidul	2 %	-3 %	0 %	1 %	1%	4%	2%
<b>JUMLAH</b>		<b>3 %</b>	<b>6 %</b>	<b>2 %</b>	<b>2 %</b>	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>2%</b>

Sumber : RTRK Semarang 2000 – 2010, Hasil Analisa 2002

**TABEL III. 13**  
**KEPADATAN PENDUDUK BWK V TIAP KELURAHAN KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 - 2001**  
**( DALAM KIWA / Ha )**

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk							
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Tambakrejo	138,88	138,89	138,26	136,94	136,02	135,61	134,73	133,72
2	Kaligawe	133,32	134,15	135,00	135,00	127,625	128,07	127,76	129,82
3	Sawah Besar	151,24	152,75	155,74	156,00	158,27	159,00	161,86	162,73
4	Sambirejo	44,38	45,27	45,59	45,58	46,50	46,62	44,60	44,75
5	Siwalan	126,50	134,35	143,03	147,46	148,32	155,07	162,21	168,50
6	Pandean Lamper	156,43	157,38	159,32	161,12	161,02	162,63	163,16	164,50
7	Gayamsari	114,54	117,27	120,30	123,24	136,55	127,63	130,06	133,26
8	Muktiharjo Kidul	88,00	93,01	103,03	106,96	111,37	114,97	117,67	120,46
9	Tlogosari Kulon	80,90	83,95	91,31	94,55	98,39	102,53	106,71	111,26
10	Kalicari	67,70	68,91	72,76	74,60	77,05	79,71	81,42	83,21
11	Palebon	67,34	68,41	71,39	72,47	74,32	76,06	78,06	80,28
12	Gemah	100,89	106,61	110,91	112,38	114,81	117,98	120,81	124,04
13	Tlogosari Wetan	27,62	27,69	28,02	28,53	28,91	29,64	30,37	34,03
14	Tlogomulyo	24,52	25,88	33,38	34,11	35,33	24,78	41,88	43,15
15	Pedurungan Tengah	40,01	40,79	42,16	43,30	45,06	45,87	47,22	48,05
16	Pedurungan Tengah	31,26	32,19	35,19	36,50	37,55	38,51	39,66	40,53
17	Pedurungan Kidul	41,24	45,67	46,57	46,76	47,12	47,56	48,22	48,98
18	Plamongsari	32,26	32,89	37,27	40,62	42,86	44,32	45,49	46,22
19	Penggaron Kidul	17,57	17,87	17,41	17,35	17,46	17,75	18,53	19,06
<b>TOTAL BWK V</b>		<b>63,42</b>	<b>65,37</b>	<b>69,02</b>	<b>70,48</b>	<b>72,11</b>	<b>72,91</b>	<b>75,65</b>	<b>77,48</b>
<b>Pembulatan Angka</b>		<b>63</b>	<b>63</b>	<b>69</b>	<b>70</b>	<b>72</b>	<b>73</b>	<b>76</b>	<b>77</b>

Sumber : Hasil analisa 2002. Kecamatan Pedurungan Dalam Angka 1994 s/d 2001. Kecamatan Gayamsari Dalam Angka 1994 s/d 2001

### 3.2.3 Kondisi Fisik

Facilitas-facilitas umum di wilayah BWK V Kota Semarang sejak dimulainya pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan antara lain berkembangnya jumlah

toko, warung, sekolahan dan lain-lain. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel

### III.14

**TABEL III.14**  
**JUMLAH FASILITAS UMUM DI BWK V KOTA SEMARANG**  
**TH. 1994 – 2001**

NO	TAHUN	JENIS FASILITAS UMUM									
		APOTIK	PRAKTEK DOKTER	KLINIK	RMH SAKIT	PASAR	WARUNC	TOKO	T. IBADAH	WARTEI	SEKOLAHAN
1	1994	6	25	2	1	3	112	175	204	10	156
2	1995	8	25	2	1	3	120	190	219	15	158
3	1996	19	27	4	1	3	135	210	307	20	182
4	1997	14	27	6	2	4	136	225	337	25	181
5	1998	14	28	6	2	4	140	200	358	30	186
6	1999	14	29	12	3	4	147	215	359	40	187
7	2000	16	30	12	3	4	150	250	359	55	187

*Sumber : Hasil analisa 2002. Kecamatan Pedurungan Dalam Angka 1994 s/d 2001, Kecamatan Gayamsari Dalam Angka 1994 s/d 2001*

Aksebilitas pada kawasan BWK V Kota Semarang setelah adanya jalan Arteri Citarum – Pedurungan mulai berkembang, dengan adanya jalan-jalan lokal yang menuju jalan arteri tersebut. Panjang jalan tahun 2001 adalah 445,44 Km. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

**TABEL III.15**  
**PANJANG JALAN DI BWK V KOTA SEMARANG**  
**TH. 1994 – 2001**

NO	TAHUN	JENIS FASILITAS UMUM
		PANJANG JALAN ( KM )
1	1994	435,44 Km
2	1995	435,44 Km
3	1996	435,44 Km
4	1997	442,44 Km
5	1998	442,44 Km
6	1999	445,44 Km
7	2000	445,44 Km
8	2001	445,44 Km

*Sumber : Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1994 s/d 2001  
Hasil analisa 2002*

### 3.2.4 Kondisi Perekonomian

Tersedianya perbankan di BWK V Kota Semarang sejak tahun 1994 mengalami kenaikan dimana pada tahun 1995 ada 4 unit sedangkan pada tahun 2000 ada 6 unit. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**TABEL III.16**  
**JUMLAH BANK DI BWK V KOTA SEMARANG**

NO	TAHUN	JUMLAH
1	1994	3
2	1995	4
3	1996	4
4	1997	4
5	1998	6
6	1999	6
7	2000	6

*Sumber : Hasil analisa 2002, Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1994 s/d 2000*

Harga lahan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan, dikelompokkan sesuai dengan kondisi letaknya pada jalan arteri Citarum – Pedurungan tersebut.

Untuk tepi jalan untuk tahun 2000 berkisar Rp. 350.000 / m<sup>2</sup>, makin masuk ke dalam  $\pm$  200 m harga lahan berkisar Rp. 200.000 / m<sup>2</sup>, makin masuk lagi  $\pm$  500 m harga lahan berkisar Rp. 100.000 / m<sup>2</sup>. Harga tersebut diatas adalah harga resmi (NJOP) setempat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat Tabel III.17

**TABEL III.17**  
**HARGA LAHAN DI KAWASAN SEKITAR**  
**JALAN ARTERI CITARUM - PEDURUNGAN**

NO	TAHUN	HARGA
1	1994	50.000
2	1995	65.000
3	1996	75.000
4	1997	80.000
5	1998	150.000
6	1999	175.000
7	2000	200.000

*Sumber : PPAT Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari, Hasil analisa 2002*

### 3.2.5 Penggunaan Lahan

Kondisi eksisting penggunaan lahan di wilayah BWK V Kota Semarang untuk tiap tahunnya, dimulai dari sebelum dibangunnya jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan sesudah terbangunnya jalan tersebut.

Pada tahun 1994 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 73,83% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,26% terletak pada kelurahan tambak rejo.

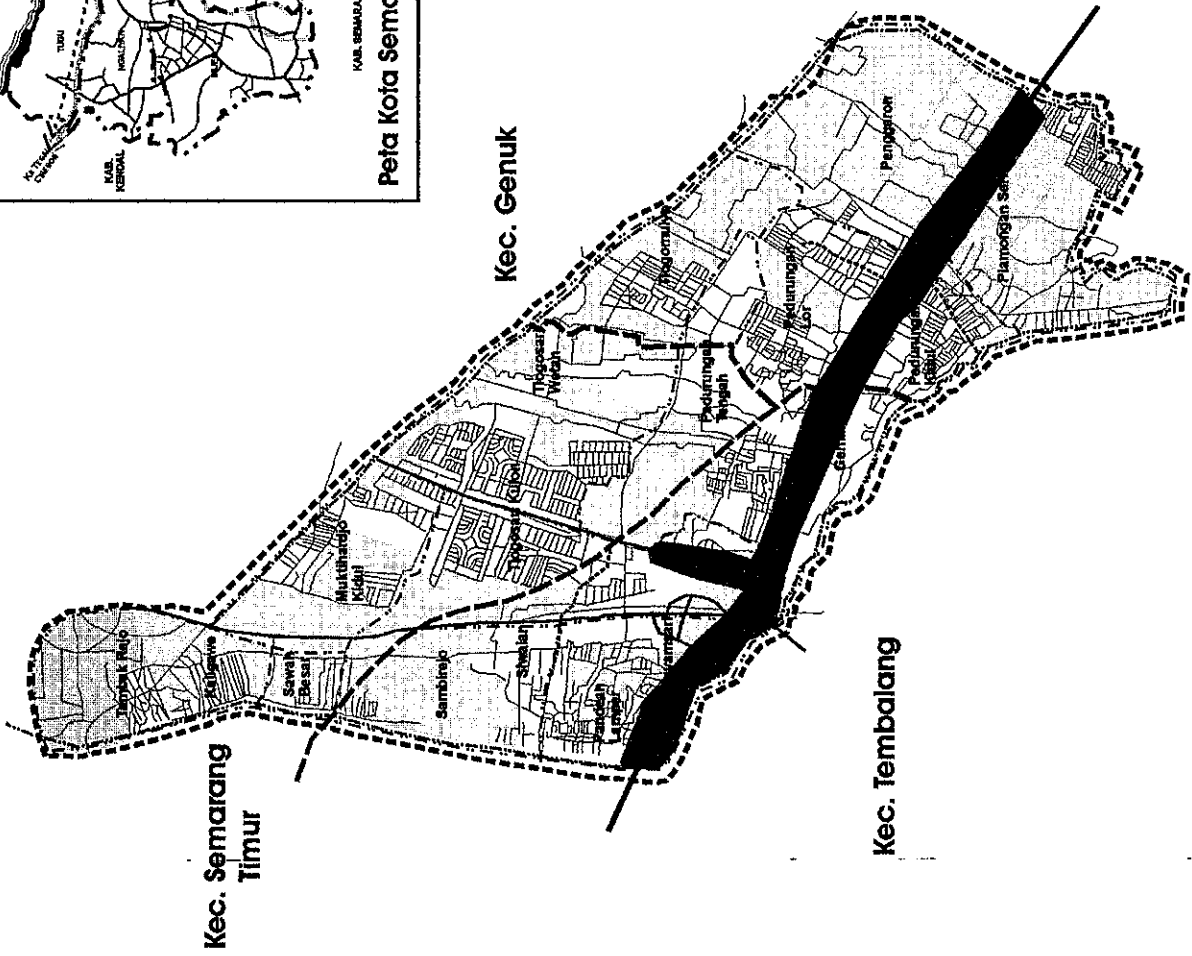
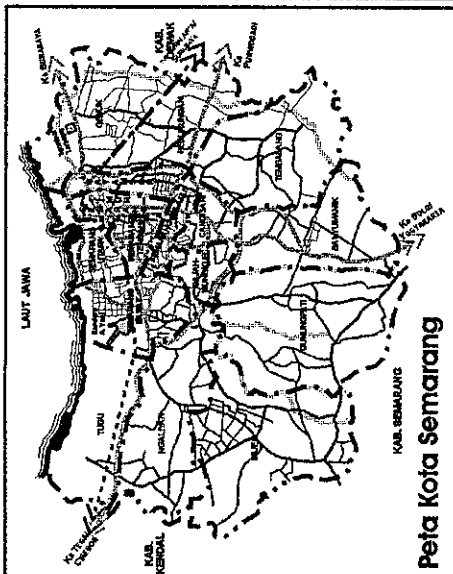
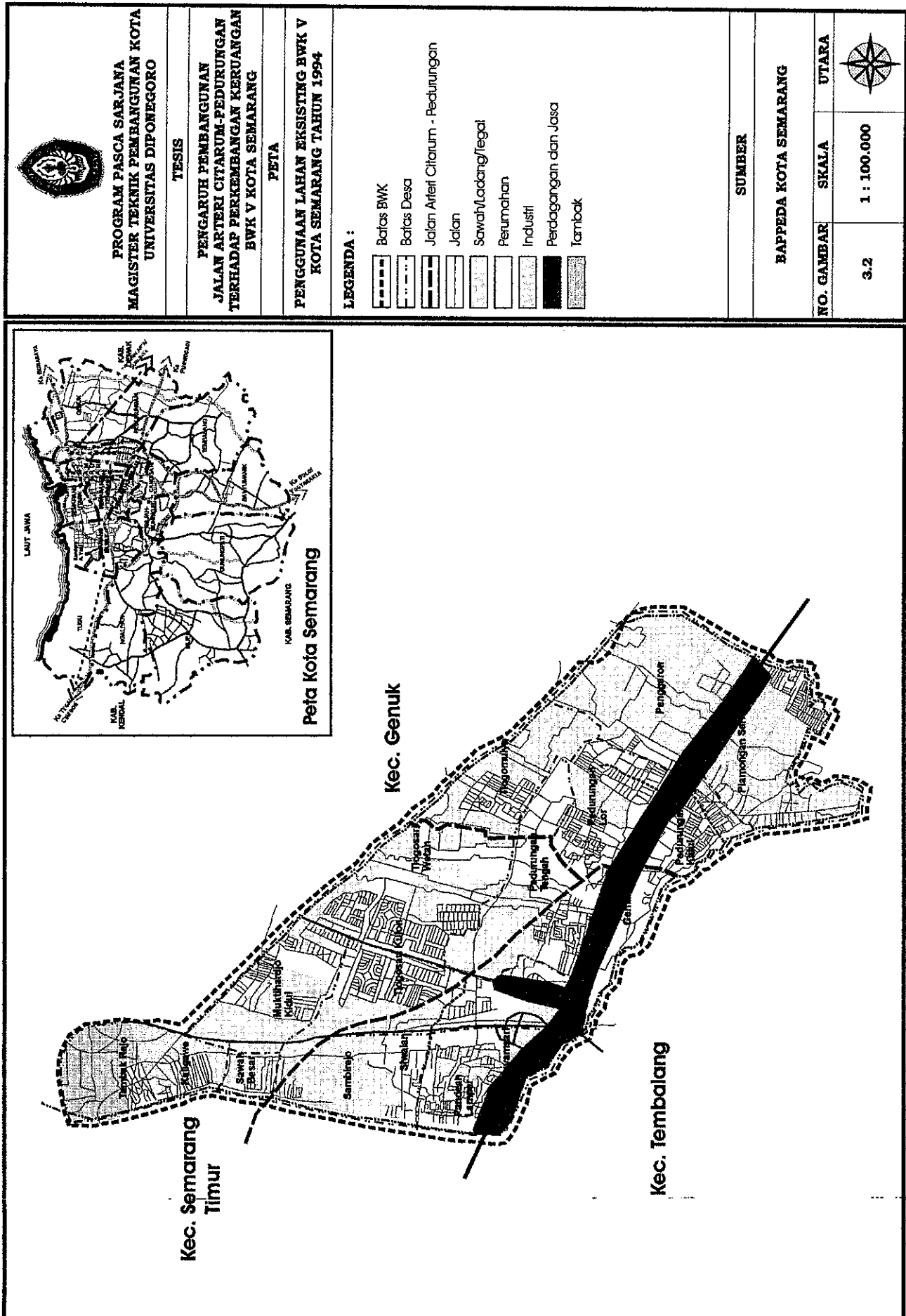
Perdagangan atau jasa sebesar 3,59% terletak pada jalan Majapahit dan jalan Supriyadi, sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 17,68% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 8,96% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.18 dan Gambar 3.2

**TABEL III.18**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1913,90	73,83
2	Perdagangan dan Jasa	93,20	3,59
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	468,40	17,68
5	Perikanan/Tambak	6,80	0,26
6	Tanah lainnya	232,40	8,96
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1994, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1994, Hasil Analisa 2002*



Pada tahun 1995 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 75,44% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,31% terletak pada kelurahan Tambak Rejo.

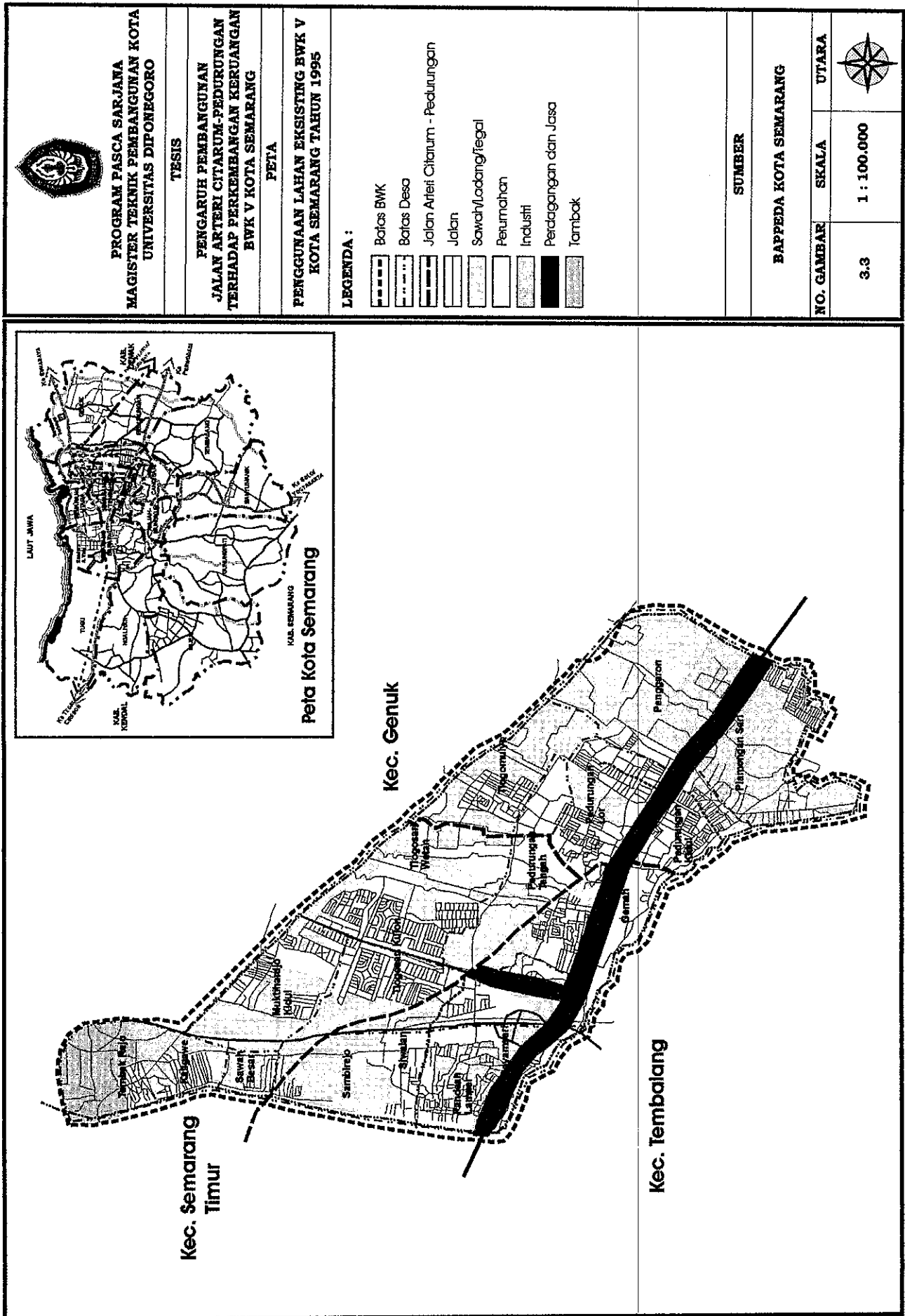
Perdagangan atau jasa sebesar 4,03% terletak pada jalan Majapahit dan jalan Supriyadi, sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 14,31% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 4,41% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.19 dan Gambar 3.3

**TABEL III.19**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1995**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1955,74	75,44
2	Perdagangan dan Jasa	104,40	4,03
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	371,01	14,31
5	Perikanan/Tambak	8,10	0,31
6	Tanah lainnya	114,23	4,41
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1995, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1995, Hasil Analisa 2002*





Pada tahun 1996 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 76,71% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,31% terletak pada kelurahan Tambak Rejo.

Perdagangan atau jasa sebesar 5,42% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, perempatan Tlogosari dan pertigaan Pedurungan, sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 10,69% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 5,36% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.20 dan Gambar 3.4

**TABEL III.20**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1996**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1988,74	76,71
2	Perdagangan dan Jasa	140,40	5,42
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	277,14	10,69
5	Perikanan/Tambak	8,10	0,31
6	Tanah lainnya	139,10	5,36
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1996, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1996, Hasil Analisa 2002*



PROGRAM PASCA SARJANA  
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO

TESIS

PENGARUH PEMBANGUNAN  
JALAN ARTERI CITARUM-PEDURUNGAN  
TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN  
BWK V KOTA SEMARANG

PETA

PENGUNAAN LAHAN EKSTING BWK V  
KOTA SEMARANG TAHUN 1996

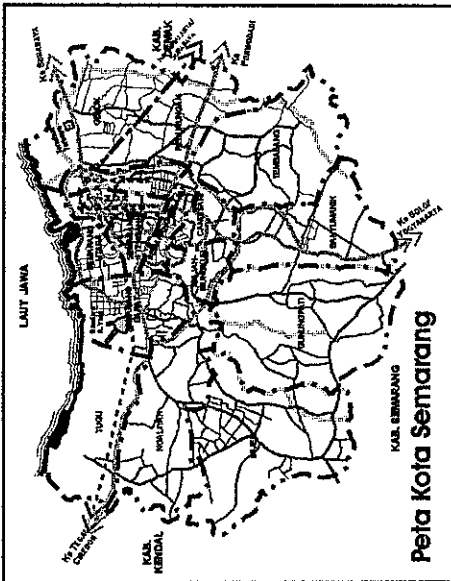
LEGENDA :

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
|  | Batas BWK                         |
|  | Batas Desa                        |
|  | Jalan Arteri Citarum - Pedurungan |
|  | Jalan                             |
|  | Sawah/Ladang/tegal                |
|  | Perumahan                         |
|  | Industri                          |
|  | Perdagangan dan Jasa              |
|  | Tambak                            |

SUMBER

BAPPEDA KOTA SEMARANG

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
3.4	1 : 100.000	



Peta Kota Semarang



Pada tahun 1997 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 73,49% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,31% terletak pada kelurahan Tambak Rejo.

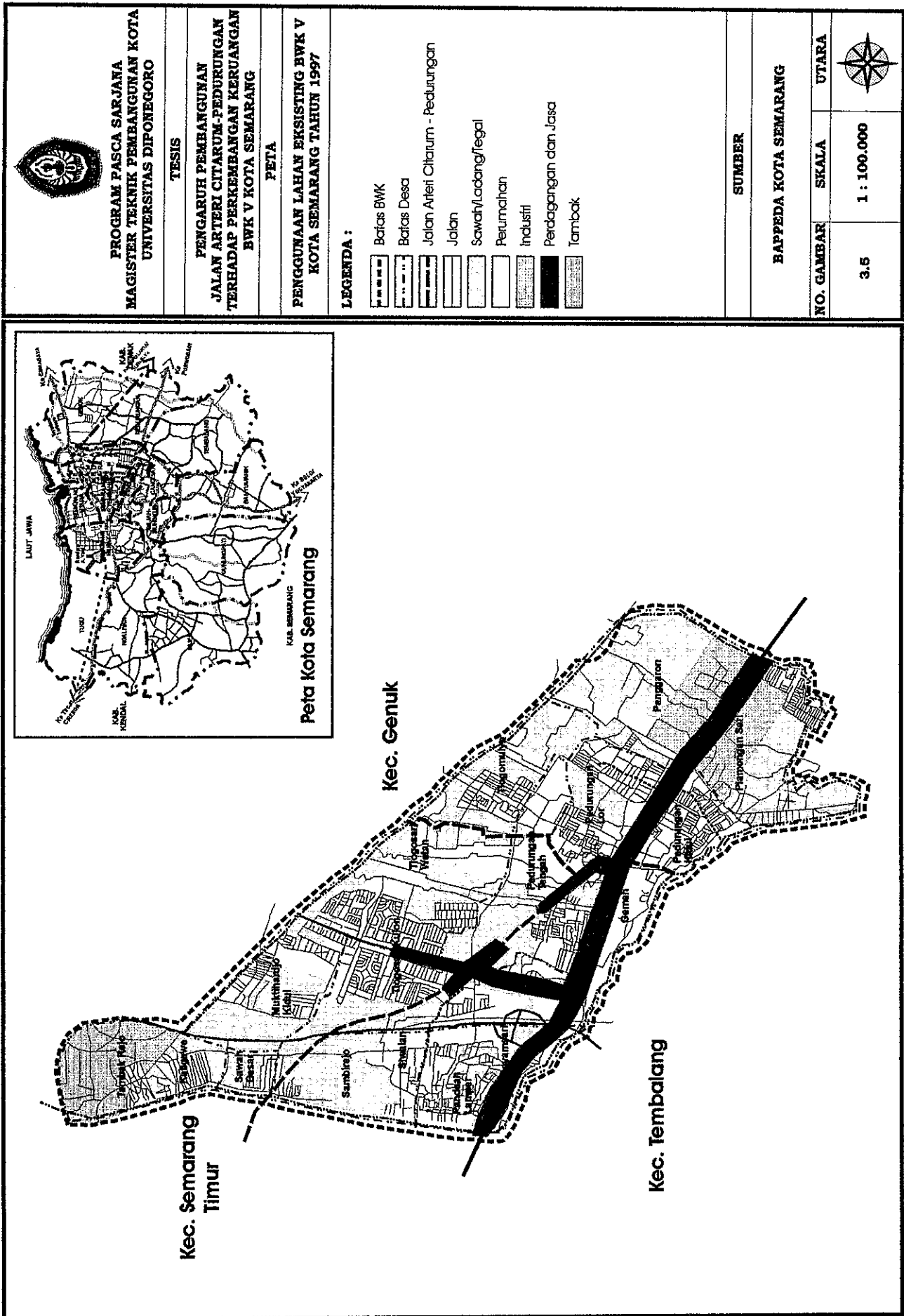
Perdagangan atau jasa sebesar 6,03% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, perempatan Tlogosari dan pertigaan Pedurungan, sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 11,91% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 6,75% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.21 dan Gambar 3.5

**TABEL III.21**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1997**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1905,10	73,49
2	Perdagangan dan Jasa	156,40	6,03
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	308,78	11,91
5	Perikanan/Tambak	8,10	0,31
6	Tanah lainnya	175,10	6,75
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1997. Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1997, Hasil Analisa 2002*



Pada tahun 1998 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 74,11% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,31% terletak pada kelurahan Tambak rejo.

Perdagangan atau jasa sebesar 7,17% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, perempatan Tlogosari dan jalan Arteri Citarum – Pedurungan yang menuju arah Pedurungan

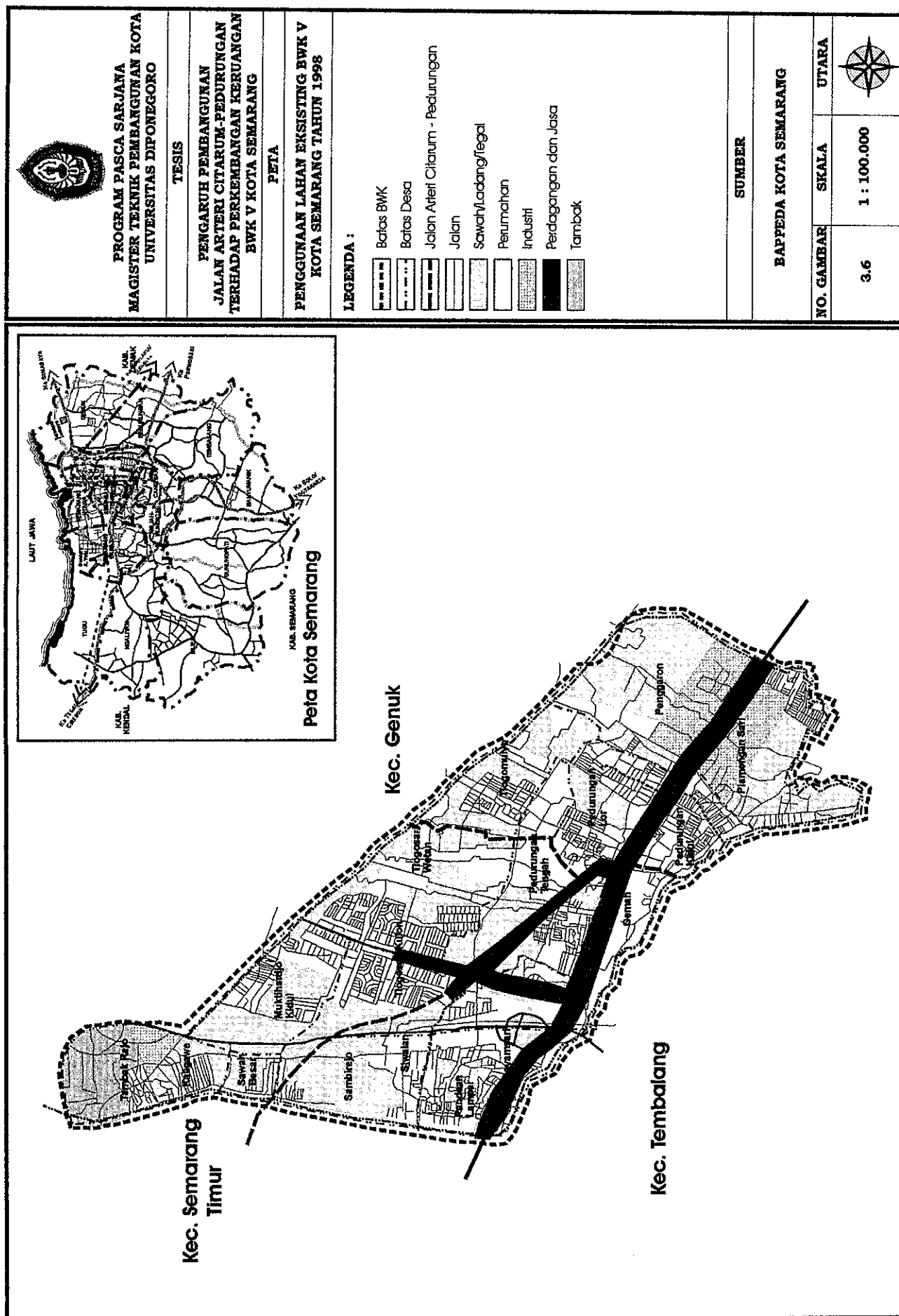
Sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 10,53% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 6,71% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.22 dan Gambar 3.6

**TABEL III.22**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1998**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1921,33	74,11
2	Perdagangan dan Jasa	176,85	7,17
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	273,14	10,53
5	Perikanan/Tambak	8,97	0,31
6	Tanah lainnya	174,09	6,71
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1998, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1998, Hasil Analisa 2002*



Pada tahun 1999 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 74,12% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,27% terletak pada kelurahan Tambak rejo.

Perdagangan atau jasa sebesar 7,61% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, perempatan Tlogosari dan jalan Arteri Citarum – Pedurungan yang menuju ke perumahan Tlogosari

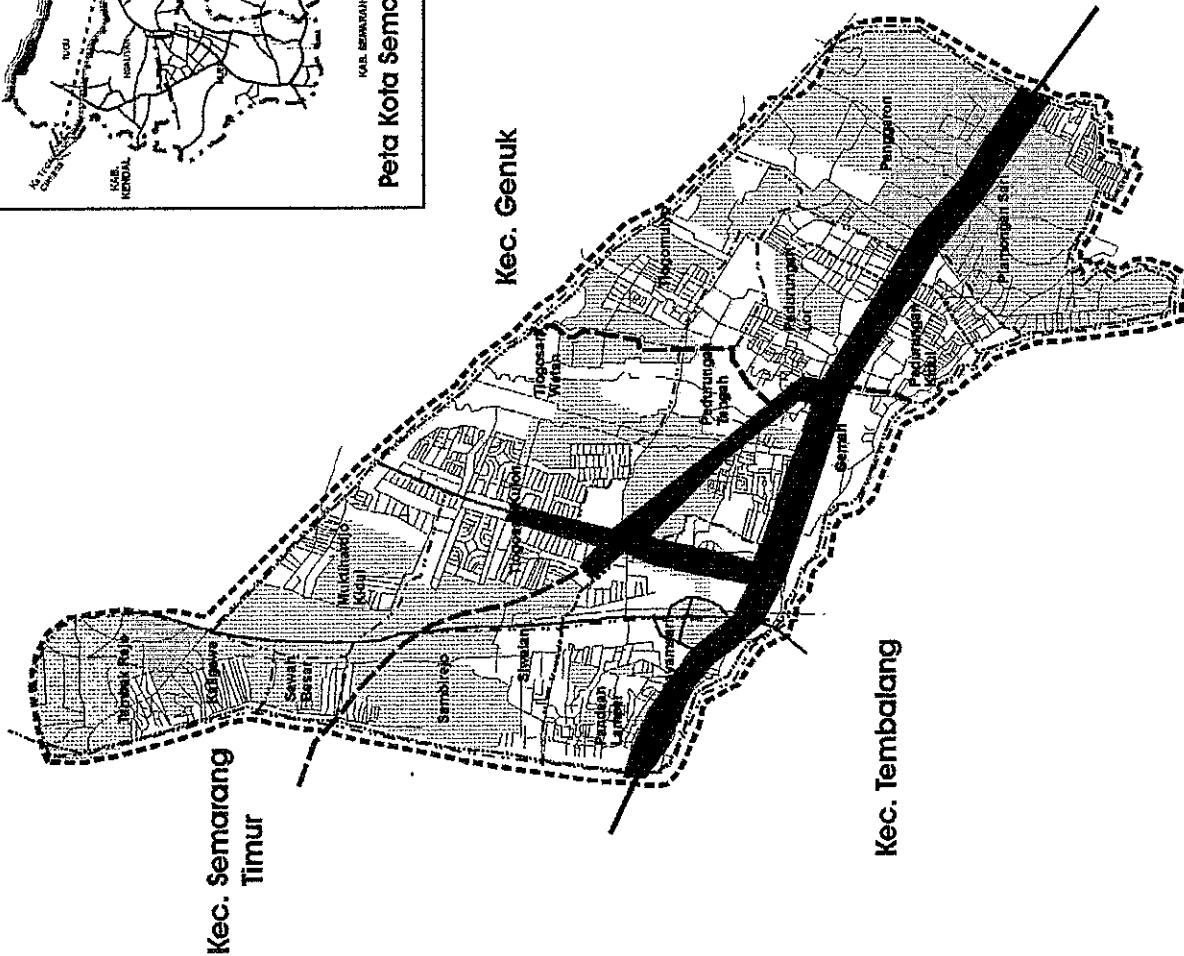
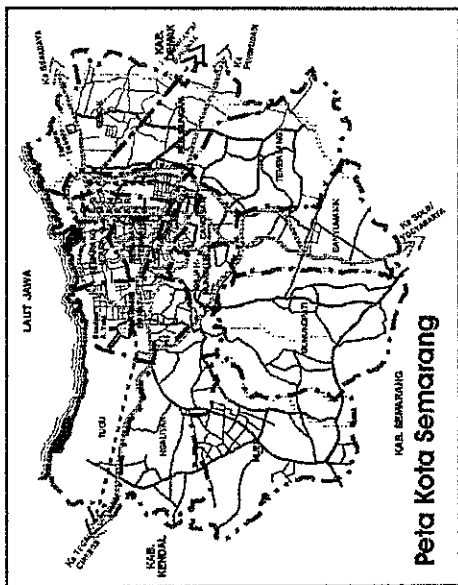
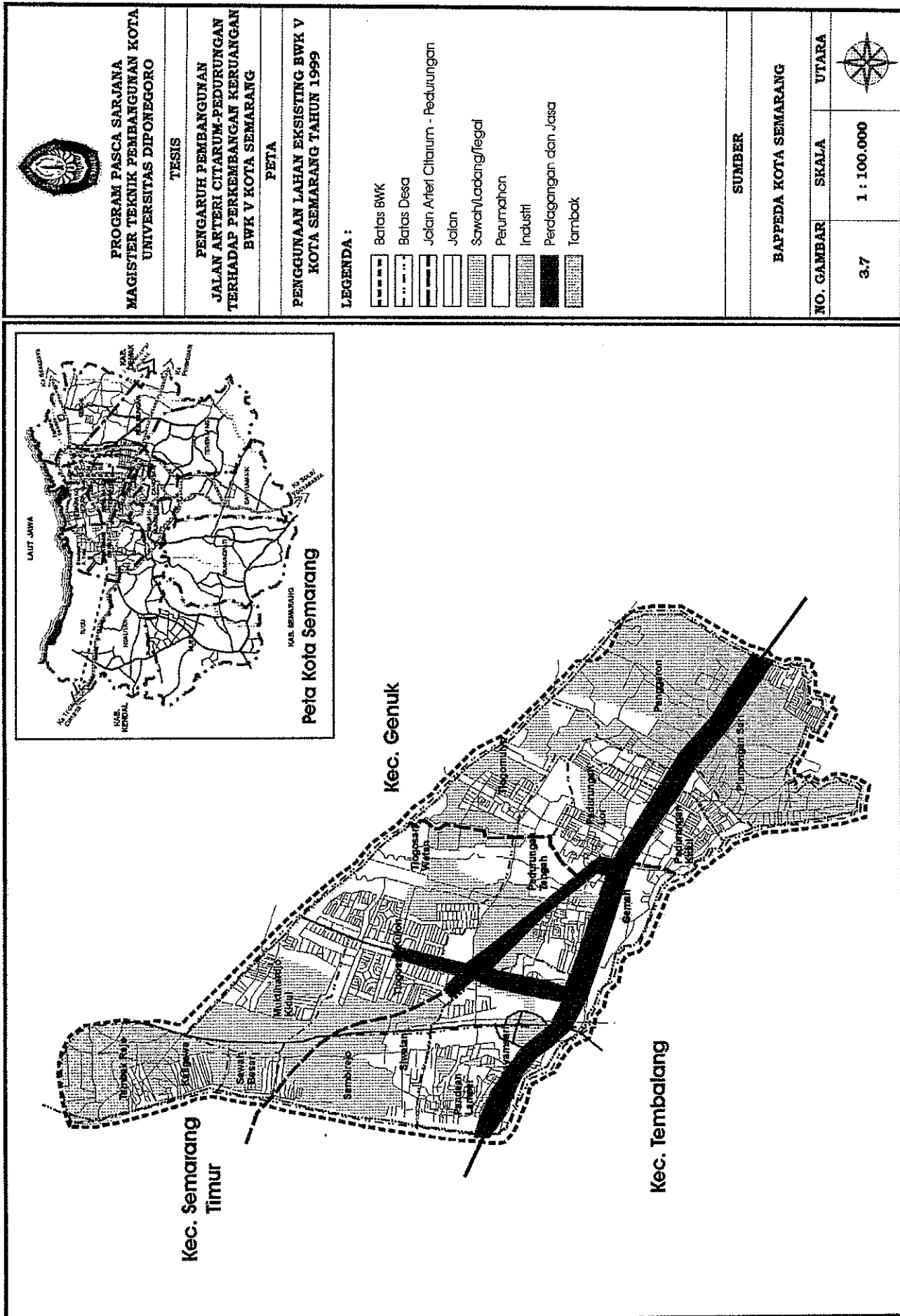
Sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 9,36% terletak menyebar ke wilayah kecamatan Gayamsari dan kecamatan Pedurungan, begitu juga untuk tanah lainnya 7,14% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.23 dan Gambar 3.7

**TABEL III.23**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1999**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1921,33	74,12
2	Perdagangan dan Jasa	197,20	7,61
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	242,70	9,36
5	Perikanan/Tambak	7,15	0,27
6	Tanah lainnya	185,10	7,14
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 1999. Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1999, Hasil Analisa 2002*





Pada tahun 2000 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 76,03% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,27% terletak pada kelurahan Tambak rejo.

Perdagangan atau jasa sebesar 7,91% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, perempatan Tlogosari, jalan menuju arah Perumahan Tlogosari dan sebagian jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

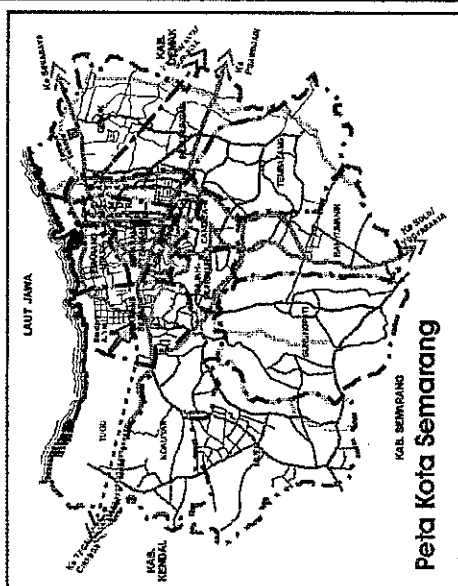
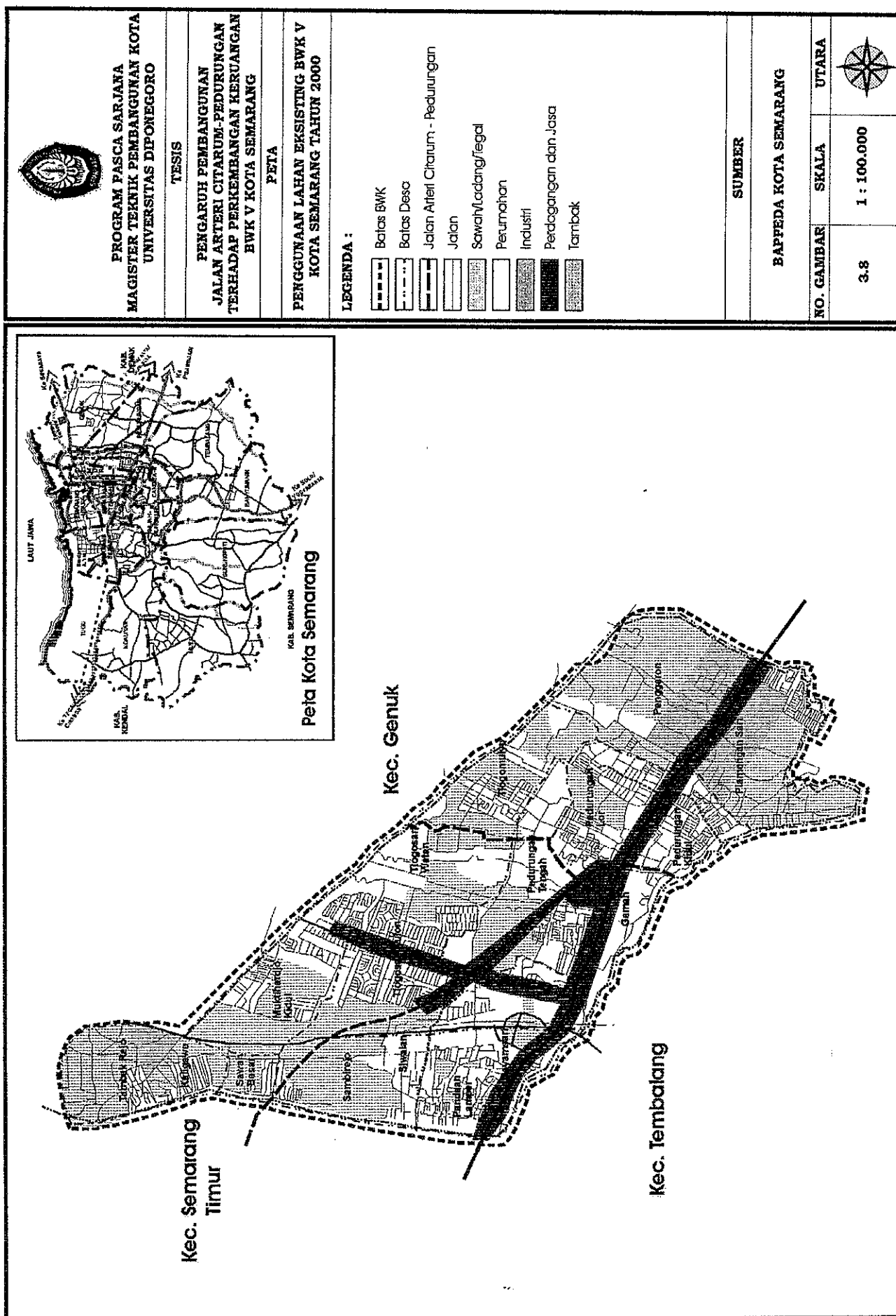
Sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 7,13% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.24 dan Gambar 3.8

**TABEL III.24**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 2000**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1971	76,03
2	Perdagangan dan Jasa	205,20	7,91
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	185,05	7,13
5	Perikanan/Tambak	7,15	0,27
6	Tanah lainnya	185,08	7,14
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2000, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 2000, Hasil Analisa 2002*



Pada tahun 2001 jenis pemanfaatan lahan adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman mendominasi pemanfaatan lahan sebesar 76,05% yang menyebar ke seluruh wilayah, sedangkan paling kecil adalah perikanan/tambak sebesar 0,27% terletak pada kelurahan Tambak rejo.

Perdagangan atau jasa sebesar 8,28% terletak pada jalan Majapahit, jalan Supriyadi, jalan Tlogosari dan sebagian jalan Arteri Citarum – Pedurungan yang menuju arah pedurungan. Sedangkan pemanfaatan lahan untuk industri sebesar 1,49% terletak pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan, untuk tanah kosong/sawah/tegalan sebesar 5,33% menyebar ke segala wilayah.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas dan prosentase pemanfaatan lahan dapat dilihat pada Tabel III.25 dan Gambar 3.9

**TABEL III.25**  
**PENGUNAAN LAHAN BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 2001**

No	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Prosentase Luas (%)
1	Perumahan / Permukiman	1971,33	76,05
2	Perdagangan dan Jasa	214,80	8,28
3	Industri	38,76	1,49
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/Tegalan	143,52	5,53
5	Perikanan/Tambak	7,15	0,27
6	Tanah lainnya	216,68	8,35
Jumlah		2592,24	100

*Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2001, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 2001, Hasil Analisa 2002*



PROGRAM PASCA SARJANA  
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO

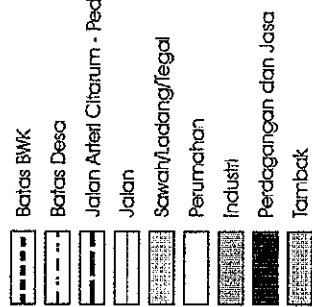
## SISST

**PENGARUH PEMBANGUNAN  
JALAN ARTERI CITARUM-PEDURUNGAN  
TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN  
BWK V KOTA SEMARANG**

**पुनर्विचार**

**PENGUNAAN LAHAN EKSTING BWK V  
KOTA SEMARANG TAHUN 2001**

**LEGENDA :**

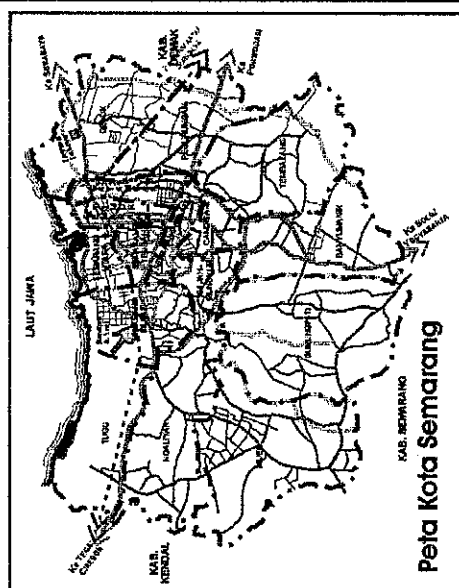


## SUMMER

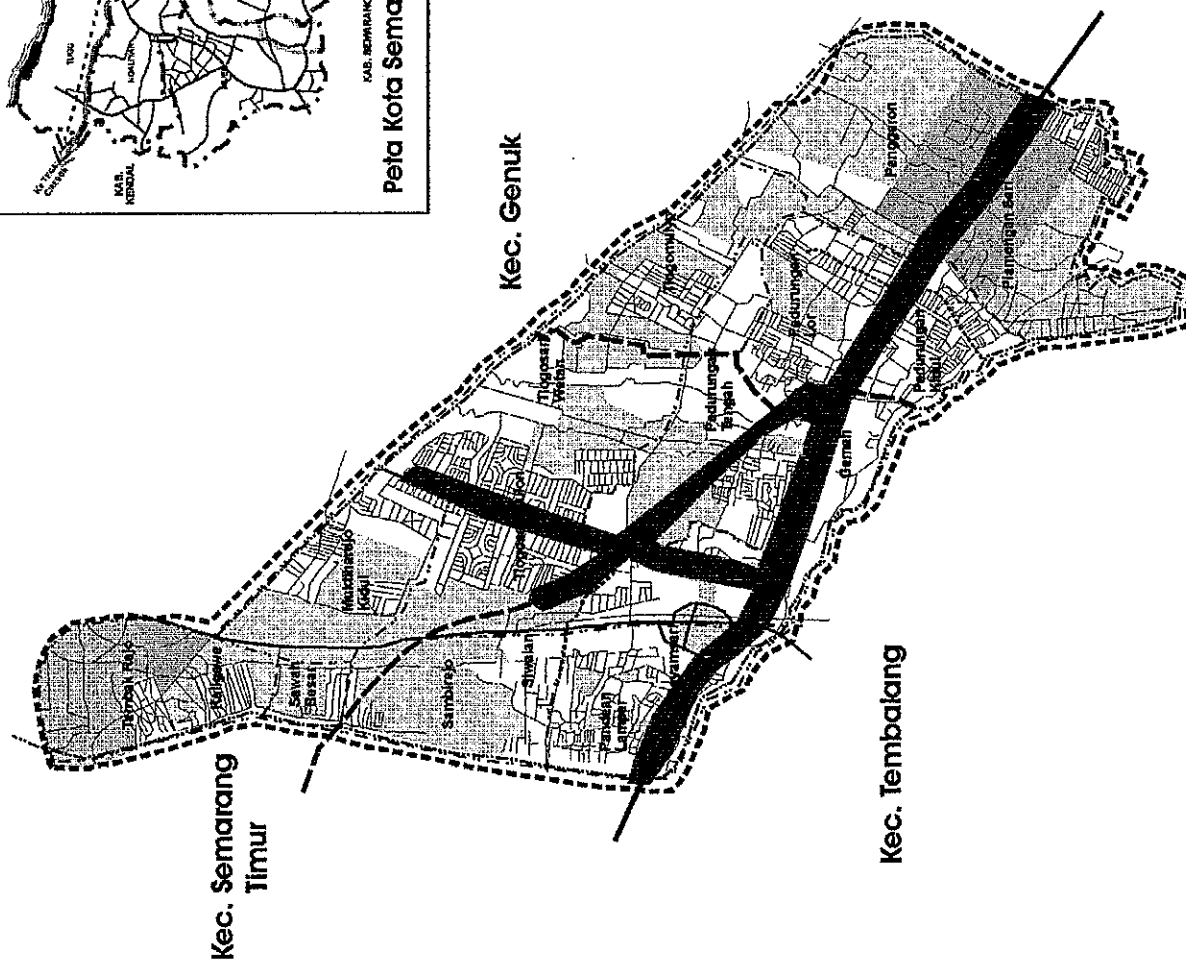
**BAPPEDA KOTA SEMARANG**

NO. GAMBAR	SKALA	UTARA
------------	-------	-------

**3.9** **1 : 100.000**



### Peta Kota Semarang



Perubahan penggunaan lahan dari tahun 1994 sampai tahun 2001 adalah untuk perumahan/permukiman, perdagangan dan jasa, industri, sawah/ladang/kebun/semak/tegalan, perikanan/tambak dan tanah lainnya yang terdiri dari kuburan/jalan/lapangan olahraga.

Untuk perumahan/permukiman terjadi peningkatan sebesar 2,22%.

Perdagangan dan jasa terjadi peningkatan sebesar 4,69 %.

Industri tidak terjadi peningkatan atau penurunan, yaitu tetap sebesar 0 %.

Sawah/ladang/kebun/semak/tegalan terjadi penurunan sebesar 12,5 %

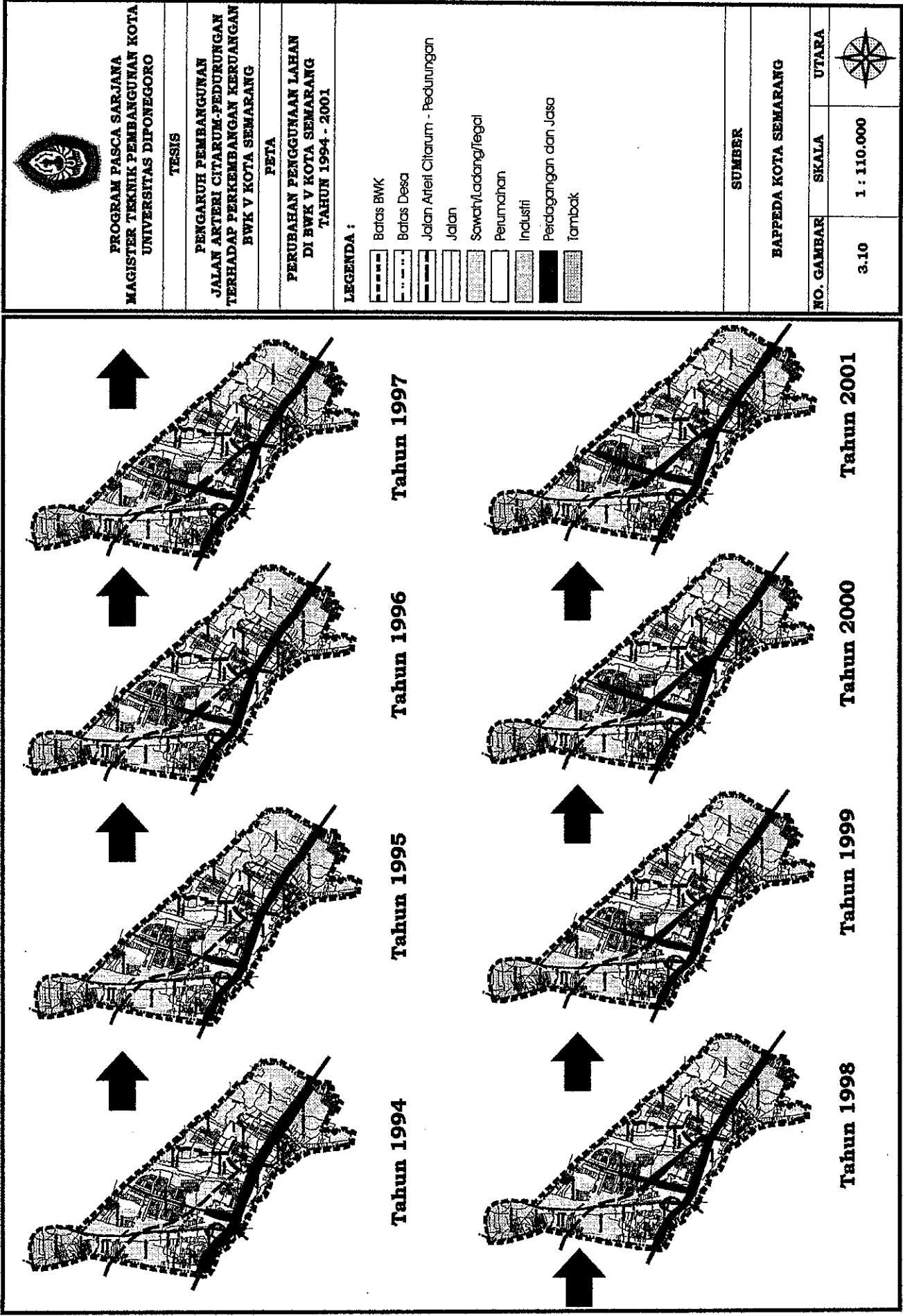
Perikanan/tambak tidak terjadi peningkatan atau penurunan, yaitu tetap sebesar 0 %.

Tanah lainnya terjadi penurunan sebesar 0,61 %. Untuk lebih jelasnya mengenai perubahan penggunaan lahan dapat dilihat pada Tabel III.26 dan gambar 3.110

**TABEL III.26**  
**PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN DI BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001**

No	JENIS PENGGUNAAN LAHAN	TH.1994	TH.1995	TH.1996	TH.1997	TH.1998	TH.1999	TH.2000	TH.2001
		Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)
1	Perumahan/Permukiman	1913,9	1955,7	1988,1	1905,1	1921,3	1921,3	1971	1971,3
2	Perdagangan dan Jasa	93,2	104,4	140,4	156,4	176,8	197,2	205,2	214,8
3	Industri	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/ Tegalan	468,4	371,0	227,1	308,7	273,1	242,7	185,1	143,5
5	Perikanan/tambak	6,8	8,1	8,1	8,1	8,1	7,1	7,1	7,1
6	Tanah lainnya	232,4	114,2	139,1	175,1	174,1	185,1	185,1	216,7

*Sumber : Kota Semarang Angka 1994 s/d 2001. Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1994 s/d 2001, Hasil Analisa 2002*



### **3.2.6. Kebijakan dan Strategi RTRK BWK V**

#### **A. Kebijakan Umum Pembangunan Bagian Wilayah Kota Semarang**

Kebijakan pengembangan tata ruang pada tiap BWK merupakan penjabaran dari rencana tata ruang di atasnya.

Arah penataan ruang Kotamadya Semarang adalah :

- Mewujudkan keseimbangan pertumbuhan antara Kotamadya Semarang dengan kawasan ekonomi yang dilayani, mengingat Kota Semarang selain sebagai pusat pengembangan WPI, juga merupakan pusat pemerintahan propinsi Dati I Jawa Tengah.
- Mendorong terwujudnya pengembangan jaringan pertumbuhan baru untuk menunjang dan mengarahkan arus urbanisasi
- Menciptakan iklim yang menggairahkan kegiatan ekonomi
- Meningkatkan fungsi Kota Semarang sebagai wadah tata kehidupan masyarakat dengan meningkatkan mutu dan jumlah fasilitas umum.

Sistim pengembangan kegiatan pelayanan bertumpu pada sumber daya alam dan manusia yang tersedia serta mengarahkan pada meningkatnya pemerataan dengan arah penataan ruang daerah (Bappeda Kota Semarang, RDTRK 1995-2005).

#### **B. Kebijakan dan Strategi Tata Guna Tanah**

Berdasarkan hasil tinjauan kemampuan lahan, pada dasarnya seluruh lahan di BWK V Gayamsari-Pedurungan mempunyai kemampuan untuk dikembangkan sebagai lahan kegiatan perkotaan dengan fungsi utama seperti yang telah ditetapkan dalam RTRW adalah sebagai pusat kawasan permukiman, kawasan campuran, dan kawasan Agrobasis Industri.

Kebijaksanaan pengembangan kegiatan utama dan penunjangnya meliputi kebijakan penggunaan lahan sebagai berikut :

#### Perumahan

- Menyiapkan wilayah perencanaan bagi pengembangan kegiatan perumahan untuk menampung limpahan penduduk kota Semarang dengan tingkat kepadatan sedang dan tinggi
- Menata pengembangan kawasan perumahan baru sehingga menjadi lingkungan pemukiman terencana dan terpolo dengan baik untuk memudahkan perencanaan di sektor lain. Lokasi pemukiman terencana ini terdapat di kelurahan Muktiharjo Kidul, Tlogosari, Tlogomulyo dan Pedurungan.

#### Agrobase Industri

- Industri khusus yang menitikberatkan pada pengolahan hasil pertanian ini terdapat di kelurahan Plamongsari.
- Pengawasan dan pemantauan secara ketat pada industri yang ada, sebagai antisipasi terhadap limbah yang berpotensi pencemaran terhadap lingkungan sekitar.

#### Jasa komersial

- Pengaturan dan penatan lahan peruntukan jasa komersial dan perkantoran swasta.  
Kegiatan campuran ini terpusat di sepanjang Jalan Brigjen Sudiarto, Jalan Kaligawe Raya dan Jalan Supriyadi.
- Mengembangkan kegiatan jasa komersial yang sesuai dengan skala dan fungsi BWK V Gayamsari-Pedurungan.
- Kegiatan perdagangan skala regional yang ada di kelurahan Sambirejo berupa rencana pengembangan Pasar Waru.



### Pengembangan Ruang Terbuka dan Jalur Hijau

- Pengembangan jalur-jalur hijau di sepanjang sungai dan membatasi perkembangan di kawasan-kawasan konservasi.

Kawasan konservasi ini terletak sepanjang sungai Babon dan di sepanjang saluran irigasi di kelurahan Plamongansari dan Pedurungan kidul.

- Mengembangkan ruang terbuka hijau lingkungan perumahan sehingga keberadaannya dapat berfungsi sebagai paru-paru kota.
- Menggunakan ruang terbuka hijau sebagai sarana rekreasi olah raga dan taman bermain.
- Menanami pohon di disepanjang jalur jalan sehingga selain berguna sebagai peneduh juga berfungsi sebagai fungsi estetika/keindahan.

(Bappeda Kota Semarang, RDTRK 1995 – 2005)

### **3.3. Gambaran Umum Jalan Arteri Citarum – Pedurungan**

#### **3.3.1. Proses Pembangunan Lahan Pada Jalan Arteri Citarum – Pedurungan**

Pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dimulai pada tahun 1994 dan selesai tahun 2000.

Konstruksi jalan baru Arteri Citarum – Pedurungan terdiri dari 2 jalur 4 lajur dengan median di tengahnya.

Embrio jalan lama sudah ada dengan lebar 3 m, kondisinya dalam keadaan rusak, sedangkan kondisi jalan baru yang nantinya merupakan jalan Arteri sekunder dengan lebar 25 m panjang 5200 m memerlukan lahan  $\pm 130.000 \text{ m}^2$  atau 13 Ha, sehingga perlu ada pembebasan tanah. Untuk pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Semarang. Pelaksanaan pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dimulai dari

ujung timur jembatan Citarum sampai ke pertigaan Majapahit, dengan proses pelaksanaan 2 (dua) tahap.

Tahap I dengan tahun anggaran 1994/1995 s/d 1995/1996 dimulai dari perempatan jalan Tlogosari sampai pada ujung timur jembatan Citarum.

Tahap II dengan tahun anggaran 1998/1999 s/d 1999/2000 dimulai dari perempatan jalan Tlogosari sampai pada petigaan jalan Majapahit.

Pada tahun 1995 pelaksanaan pembangunan jalan menyelesaikan 1 (satu) jalur dengan 2 (dua) lajur sepanjang 2600 m dimulai dari ujung timur jembatan Citarum sampai perempatan Tlogosari, sehingga luas terbangun pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan sebesar 32.500 m<sup>2</sup> atau 3,25 Ha.

Pada tahun 1996 pelaksanaan pembangunan jalan telah menyelesaikan 1 (satu) jalur dengan 2 (dua) lajur sepanjang 2600 m yang dimulai dari perempatan Tlogosari sampai ke ujung timur jembatan Citarum, sehingga ada penambahan sebesar 3,25 Ha dari luas yang terbangun sebelumnya. Luas total yang terbangun pada tahun 1996 adalah 6,50 Ha, dimana dapat menyelesaikan 2 jalur dengan 4 lajur dengan panjang 2600 m.

Pada tahun 1997 ada penambahan luas pembangunan pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan sebesar 1,625 Ha, yaitu menyelesaikan 1 (satu) jalur dengan 2 (dua) lajur sepanjang 1.300 dari arah perempatan Tlogosari menuju ke jalan Majapahit, sehingga luas terbangun jalan pada tahun 1997 adalah 8,125 Ha.

Pada tahun 1998 telah menyelesaikan 1 (satu) jalur dengan 2 (dua) lajur sepanjang 1.300 m, sehingga untuk luas terbangun pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan ada penambahan sebesar 1,625 Ha, jadi secara keseluruhan luas jalan yang terbangun pada tahun 1998 adalah 9,75 Ha.

Untuk tahun 1999 luas pembangunan jalan yang dapat diselesaikan adalah 1.300 m dikali 12,5 m, yaitu 1 (satu) jalur dengan 2 (dua) lajur dari perempatan Tlogosari sampai jalan Majapahit, sehingga luas terbangun jalan pada tahun 1999 adalah 11,375 Ha.

Pada tahun 2000 ada penambahan luas terbangun sebesar 1,625 Ha, sehingga total pembangunan jalan secara keseluruhan adalah 13,00 Ha terdiri dari 2 jalur dengan 4 lajur sepanjang 5200 m. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel III.27

**Tabel III.27**  
**PERKEMBANGAN LUAS PEMBANGUNAN JALAN ARTERI**  
**CITARUM – PEDURUNGAN TAHUN 1995 – 2000**

NO	TAHUN	Luas yang dibangun pada jalan			Luas yang belum dibangun pada jalan	
		Luas ( Ha )	Total luas (Ha)	%	Luas ( Ha )	%
1	1995	3,25	3,25	25%	9,75	75%
2	1996	3,25	6,50	50%	6,5	50%
3	1997	1,625	8,125	62,5%	4,875	37,5%
4	1998	1,625	9,75	75%	3,25	25%
5	1999	1,625	11,375	87,5%	1,625	12,5%
6	2000	1,625	13	100%	0	0

*Sumber : Hasil Analisa 2002*

### 3.3.2 Peran Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan BWK V Kota Semarang

Dengan dibangunnya beberapa jalan yang melingkar di Kota Semarang maka pola jaringan jalan di Kota Semarang membentuk rangka radial, dimana merupakan gambaran perkembangan suatu kota yang sangat berorientasi kepusatnya.

Jalan Arteri Citarum – Pedurungan menurut fungsinya merupakan jalan arteri sekunder, yang berfungsi menghubungkan Kota Semarang dengan bagian Kota Semarang lainnya dan juga menjadi penghubung ke jalan arteri primer, sehingga dengan

terbangunnya jalan tersebut diharapkan selain sebagai jalan penghubung untuk mengurangi kemacetan Kota Semarang yang menuju arah Purwodadi juga berperan sebagai prasarana pengembangan Kota Semarang ke arah pinggiran bagian timur khususnya daerah BWK V Kota Semarang yang dilalui jalan tersebut secara langsung.

## **BAB IV**

### **ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN TERHADAP PERKEMBANGAN KERUANGAN BWK V KOTA SEMARANG**

#### **4.1. Analisis Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang**

Perubahan tata guna lahan pada BWK V Kota Semarang sebelum dibangunnya jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan sesudah dibangunnya jalan Arteri Citarum – Pedurungan, untuk jenis penggunaan lahan dapat diperuntukkan bagi : Perumahan, Perdagangan dan Jasa, Industri, Sawah/Ladang/Kebun/Semak, Perikanan/Tambak dan tanah lainnya.

Untuk Perumahan terjadi perubahan dimana pada tahun 1994 prosentase luas sebesar 73,83%, sedangkan untuk tahun 2001 prosentase luas menjadi 76,05%, hal ini terlihat dengan berkembangnya perumahan yang ada.

Untuk Perdagangan dan Jasa dimana pada tahun 1994 prosentase luas sebesar 3,59% sedangkan untuk tahun 2001 prosentase luas menjadi 8,28%, hal ini terlihat dengan bertambahnya kawasan perdagangan dan jasa yang dulunya hanya pada jalan Majapahit dan jalan Supriyadi, sekarang bertambah dengan jalan Tlogosari dan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

Untuk Industri tidak terjadi perubahan karena prosentase luasnya tetap yaitu 1,49%, letak dari kawasan industri yaitu pada kelurahan Kaligawe dan kelurahan Plamongan.

Untuk Sawah/ladang/Kebun/Semak/Tegalan terjadi pengurangan dimana pada tahun 1994 prosentase luas sebesar 17,68%, sedangkan untuk tahun 2001 menjadi 5,53%, hal ini terlihat dengan bertambahnya kawasan terbangun.

Untuk perikanan/tambak tidak terjadi perubahan karena prosentase luasnya tetap yaitu 0,26%, letak dari kawasan tambak pada kelurahan Tambakrejo, sedangkan untuk

pemanfaatan tanah lainnya tidak termasuk begitu besar pada tahun 1994 prosentase luas sebesar 8,96% dan pada tahun 2001 prosentase luas sebesar 8,35%.

Untuk lebih jelasnya mengenai luas perkembangan pemanfaatan lahan dapat dilihat pada

Tabel IV.1

**TABEL IV.1**  
**PENGUNAAN LAHAN DI BWK V KOTA SEMARANG**  
**TAHUN 1994 – 2001**

No.	JENIS PENGUNAAN LAHAN	TH.1994	TH.1995	TH.1996	TH.1997	TH.1998	TH.1999	TH.2000	TH.2001
		Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)	Luas(Ha)
1	Perumahan/Permukiman	1913,9	1955,7	1988,1	1905,1	1921,3	1921,3	1971	1971,3
2	Perdagangan dan Jasa	93,2	104,4	140,4	156,4	176,8	197,2	205,2	214,8
3	Industri	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7	38,7
4	Sawah/Ladang/Kebun/Semak/ Tegalan	468,4	371,0	227,1	308,7	273,1	242,7	185,1	143,5
5	Perikanan/tambak	6,8	8,1	8,1	8,1	8,1	7,1	7,1	7,1
6	Tanah lainnya	232,4	114,2	139,1	175,1	174,1	185,1	185,1	216,7

*Sumber : Kota Semarang Angka 1994 s/d 2001, Monografi Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari 1994 s/d 2001, Hasil Analisa 2002*

Perluasan fisik pada BWK V Kota Semarang ditandai dengan berkembangnya kawasan perdagangan dan jasa pada jalan Arteri Citarum – Pedurungan yang menuju ke pusat kota. Pertumbuhan baru terjadi pada simpul-simpul perempatan jalan dan sepanjang jalan dan pada perumahan-perumahan di sepanjang jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

BWK V Kota Semarang merupakan bagian wilayah timur Kota Semarang yang menunjang perkembangan Pusat Kota, karena bentuk Kota Semarang adalah Radial Konsentris menerus, dimana dengan dibangunnya jalan arteri sekunder di BWK V dapat menambah/memperkuat jari-jari radial yang menuju ke Pusat Kota, sehingga diharapkan akan ada suatu perkembangan baru di wilayah BWK V sehingga memperkuat perekonomian Kota Semarang.

#### 4.2. Analisis Besarnya Pengaruh Pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan Terhadap Perkembangan Keruangan BWK V Kota Semarang.

Untuk mengetahui besarnya pengaruh pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang, dipakai analisa korelasi dan regresi. Analisa korelasi dipakai untuk mengetahui hubungan antar variabel-variabel yang ada, sedangkan analisa regresi yang akan digunakan adalah analisa regresi sederhana, karena hanya menggunakan satu variabel bebas.

Sebagai variabel bebasnya adalah luas pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dan variabel terikatnya adalah luas terbangun BWK V Kota Semarang.

Pelaksanaan analisa ini akan menggunakan bantuan program SPSS. 10. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada lampiran hasil analisa

**TABEL IV.2**  
**INPUT DATA ANALISA KORELASI DAN REGRESI**

NO	TAHUN	Variabel Bebas	Variabel Terikat
		Luas pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan (Ha)	Luas Terbangun BWK V Kota Semarang (Ha)
1	1995	3,25	2069,97
2	1996	6,50	2127,87
3	1997	8,13	2080,20
4	1998	9,75	2095,42
5	1999	11,38	2106,42
6	2000	13,00	2156,40

Sumber : Hasil Analisa 2002

Hasil dari analisa korelasi dan regresi diatas dapat dilihat pada lampiran

##### 4.2.1. Analisa Korelasi

Pada output analisa korelasi seperti pada tabel *correlations* didapat koefisien korelasi antara luas terbangun BWK V Kota Semarang dengan luas pembangunan Jalan Arteri Citarum – Pedurungan sebesar 0,66. karena koefisien korelasi lebih besar dari 0,5 ( $0,66 > 0,5$ ) maka hubungan antara luas pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan dengan luas terbangun BWK V Kota Semarang sangat kuat dengan hubungan searah (positif), artinya pada saat pembangunan jalan Arteri

Citarum – Pedurungan berkembang akan menyebabkan juga berkembangnya keruangan BWK V Kota Semarang.

#### 4.2.2. Analisa Regresi

Pada output analisa regresi, seperti terlihat pada tabel “*Model Summary*” angka R adalah 0,66 (menunjukkan koefisien korelasi 0,66).

R Square disebut koefisien determinasi yang dalam hal ini berarti 43,6% luas terbangun di BWK V Kota Semarang dapat dijelaskan oleh luas pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan. Sedangkan sisanya 56,4% ( $100\% - 43,6\% = 56,4\%$ ) dijelaskan oleh sebab-sebab lain.

Pada tabel “*Coefficients*” kita mendapatkan hubungan kedua variabel diatas dalam bentuk persamaan  $y = 2054,017 + 6,003 x$  dimana :

y = luas terbangun BWK V Kota Semarang

x = luas pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

Berdasarkan hasil kedua analisa diatas dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan Arteri Citarum – Pedurungan hanya mempunyai pengaruh sebesar 43,6%

### 4.3. Analisis Faktor-Faktor penentu Perkembangan Keruangan Kawasan Sekitar Jalan Arteri Citarum – Pedurungan.

#### 4.3.1. Faktor-Faktor Penentu Perkembangan Keruangan

Jalan Arteri Citarum Pedurungan terletak pada BWK V Kota Semarang yang berada di pinggiran timur Kota Semarang.

Pesatnya pertumbuhan wilayah pinggiran kota karena ada daya sentrifugal yaitu suatu daya yang menyebabkan pergerakan penduduk dari dalam kota ke luar kota. Daya ini menyebabkan adanya arus de -- urbanisasi yaitu arus balik dari urbanisasi yang dapat



menyebabkan terjadinya pengkotaan di wilayah pinggiran kota, sebagai akibat-nya akan terjadi perkembangan kota secara ekstensif dan sporadis ke wilayah pinggiran.

Secara teoritis faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan pinggiran dapat dilihat pada Bab II. Faktor-faktor tersebut bisa dikaitkan dengan penelitian ini bisa bersifat mendukung dan menghambat perkembangan keruangan.

Untuk mengetahui faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan, dalam penelitian ini akan menggunakan analisa faktor, faktor-faktor tersebut diberi variabel penilaian. Pemberian variabel penilaian pada masing-masing faktor di sesuaikan dengan keadaan di lapangan, selengkapnya dapat dilihat pada Tabel IV.3

**TABEL IV.3**  
**INDIKATOR DAN VARIABEL PENILAIAN FAKTOR-FAKTOR PENENTU**  
**PERKEMBANGAN KERUANGAN KAWASAN SEKITAR JALAN ARTERI**  
**CITARUM – PEDURUNGAN**

NO	FAKTOR/INDIKATOR PENILAIAN	VARIABEL PENILAIAN
1	Faktor Fisik – Kelengkapan fasilitas umum di kawasan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan – Ketersediaan fasilitas kesehatan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan – Kepadatan lingkungan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan.	– Jumlah fasilitas pendidikan – Jumlah toko – Jumlah warung – Jumlah warung telepon – Jumlah rumah sakit – Jumlah Apotik – Jumlah klinik – Jumlah praktek dokter – Kepadatan penduduk
2	Faktor Ekonomi – Kondisi harga lahan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan – Ketersediaan institusi perbankan – Pendapatan masyarakat	– Harga lahan rata-rata di kawasan sekitar jalan arteri Citarum - Pedurungan – Jumlah bank – Pendapatan perkapita masyarakat
3	Faktor Sosial – Ketersediaan tempat-tempat ibadah	– Jumlah tempat ibadah

*Sumber : Hasil Analisa 2002*

Dalam analisa faktor, ada suatu ketentuan jika suatu data tidak mempunyai varian, maka data tersebut tidak akan diproses. Input data dari kasus ini seperti pada tabel IV.4

**Tabel IV.4**  
**INPUT DATA ANALISA FAKTOR**

NO	TAHUN	Pddk	Perkapita	Kepadata	Hargalah	Bank	Apotek	Dokter	Toko
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
1	1994	164454	3409256	63,44	50.000	3	6	25	175
2	1995	170239	3740096	65,67	65.000	4	8	25	190
3	1996	179692	4217770	69,32	75.000	4	14	27	210
4	1997	183483	4612867	70,78	80.000	4	14	27	225
5	1998	187682	3742286	72,40	150.000	6	14	28	200
6	1999	189055	3797394	72,93	175.000	6	14	29	215
7	2000	196168	3926596	75,68	200.000	6	16	30	250

WARUNG	KLINIK	WARTEL	SEKOLAH	IBADAH	PASAR	R.SAKIT
K	L	M	N	O	P	Q
112	2	10	156	204	3	1
120	2	15	158	219	3	1
135	4	20	182	307	3	1
136	6	25	181	337	4	2
140	8	30	186	358	4	2
147	12	40	187	359	4	3
150	12	55	187	359	4	3

Sumber : Hasil Analisa 2002

**Keterangan :**

- TAHUN : Tahun  
Pddk : Jumlah penduduk di BWK V ( jiwa )  
Perkapit : pendapatan perkapita masyarakat Kota Semarang (juta / jiwa)  
Kepadata : kepadatan penduduk Kota Semarang ( jiwa / Ha )  
Hargalah : Harga lahan di kawasan jalan ( Rp. Juta )  
Bank : jumlah Bank ( buah )  
Apotek : jumlah Apotek ( buah )  
Dokter : jumlah pelayanan praktek dokter ( buah )  
Toko : jumlah toko ( buah )  
Warung : jumlah warung ( buah )  
Klinik : jumlah klinik ( buah )  
Wartel : jumlah wartel ( buah )  
Sekolah : jumlah sekolahan ( buah )  
Ibadah : jumlah tempat ibadah ( buah )  
R.Sakit : jumlah Rumah Sakit ( buah )

#### 4.3.2. Faktor-faktor Penentu Utama Perkembangan Keruangan

Dari hasil analisa faktor terhadap faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan pada lampiran, keluaran yang akan diinterpretasikan adalah hasil ekstraksi faktor utama dan rotasi faktor. Pada tahapan ekstraksi faktor utama diperoleh keluaran berupa nilai *eigenvalue*, persen variasi dan persen kumulatif. Berdasarkan nilai *eigenvalue*-nya, faktor 1 sampai 2 memiliki nilai lebih besar dari 1 dengan nilai persen variasi 93,061 %, sehingga kedua faktor ini secara kumulatif memberikan kontribusi yang besar terhadap data dasar. Dengan pertimbangan tersebut perhitungan nilai *loading* faktor pada matriks faktor baik dengan rotasi maupun tanpa rotasi dilakukan sampai faktor kedua.

Hasil perhitungan matrik faktor dengan rotasi menunjukkan dari 15 variabel penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan dengan nilai faktor *loading* tesebar merata pada faktor 1 dan 2. berdasarkan nilai faktor *loading* tersebut, terdapat variabel dengan nilai *loading* faktor positif dan negatif. Variabel penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan dengan nilai *loading* faktor positif berarti mempunyai korelasi kuat untuk mendukung perkembangan keruangan, sedangkan variabel dengan *loading* faktor negatif berarti mempunyai korelasi kuat namun cenderung akan menjadi masalah perkembangan keruangan. Pengelompokan faktor-faktor penentu perkembangan keruangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan berdasarkan nilai *loading faktor* terbesar tercantum pada Tabel IV.5

**TABEL IV.5**  
**FAKTOR-FAKTOR PENENTU PERKEMBANGAN KERUANGAN KAWASAN**  
**SEKITAR JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN**

NO	FAKTOR 1	FAKTOR 2
1	Faktor Fisik <ul style="list-style-type: none"> <li>– Jumlah penduduk pada kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V)</li> <li>– Kepadatan penduduk pada kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V)</li> <li>– Ketersediaan Praktek Dokter</li> <li>– Ketersediaan Toko</li> <li>– Ketersediaan Warung</li> <li>– Ketersediaan Klinik</li> <li>– Ketersediaan Telekomunikasi</li> <li>– Ketersediaan Sekolah</li> <li>– Ketersediaan Tempat Pasar</li> <li>– Ketersediaan Rumah Sakit</li> </ul>	Faktor Fisik <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ketersediaan Apotik</li> </ul>
2	Faktor Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> <li>– Harga lahan di kawasan sekitar jalan Arteri</li> <li>– Ketersediaan institusi Perbankan</li> </ul>	Faktor Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendapatan perkapita masyarakat Semarang</li> </ul>
3	Faktor Sosial <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ketersediaan tempat ibadah</li> </ul>	Faktor Sosial

*Sumber : Hasil Analisa 2002*

Pada Tabel IV.5 terlihat ada dua kelompok faktor (faktor I dan faktor 2)

Faktor I merupakan faktor utama atau faktor I lebih penting dari faktor 2. Makna dari masing-masing komponen faktor penentu perkembangan kota diatas seperti pada Tabel IV.6

**TABEL IV.6**  
**MAKNA FAKTOR-FAKTOR PENENTU PERKEMBANGAN KERUANGAN KAWASAN**  
**SEKITAR JALAN ARTERI CITARUM – PEDURUNGAN**

NO	FAKTOR	MAKNA
1	<b>Faktor Fisik</b>	
A	Jumlah penduduk pada kawasan sekitar jalan arteri (BWK V)	Jumlah penduduk pada BWK V Kota Semarang th. 2001 adalah 200.926 jiwa. Tahun 2000 adalah 196.168 jiwa. Sehingga pertumbuhan penduduk 2001/2000 sekitar 2%. Sehingga kondisi ini merupakan salah satu faktor yang dapat mendorong berkembangnya kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V)

NO	FAKTOR	MAKNA
B	Kepadatan penduduk pada kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V)	Luas BWK V Kota Semarang adalah 2592,94 Ha dengan jumlah penduduk pada tahun 2001 adalah 200.926 jiwa sehingga kepadatan penduduk BWK V adalah 77,48 jiwa/Ha. Kondisi dengan lingkungan yang baik ini dapat sebagai pendorong berkembangnya kawasan sekitar jalan arteri (BWK V)
C	Ketersediaan Apotek	Fasilitas Apotek merupakan prasarana kesehatan yang sangat penting, sehingga kebutuhan masyarakat tentang obat tidak keluar dari kawasan tersebut, sehingga merupakan daya tarik tersendiri bagi masyarakat luar untuk bertempat tinggal pada kawasan tersebut dan pada akhirnya dapat sebagai pendorong perkembangan kawasan tersebut.
D	Ketersediaan Praktek Dokter	Fasilitas pelayanan praktek dokter sangat penting bagi kesehatan, sehingga bagi masyarakat yang bermukim di sekitar jalan arteri tersebut tidak keluar dari daerah, jika membutuhkan dan ini menambah daya tarik masyarakat untuk bermukim di kawasan tersebut, yang pada akhirnya dapat mendorong perkembangan kawasan.
E	Ketersediaan Toko	Dengan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan, akan timbul toko-toko di kawasan sekitar jalan tersebut, dimana prasarana toko merupakan salah satu fasilitas ekonomi yg ikut mendorong perkembangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan (BWK V)
F	Ketersediaan Warung	Dengan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan, akan timbul warung-warung di kawasan sekitar jalan tersebut, dimana prasarana warung merupakan salah satu fasilitas ekonomi yg ikut mendorong perkembangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum– Pedurungan.
G	Ketersediaan Klinik	Prasarana Klinik sebagai salah satu fasilitas untuk kesehatan yang ikut mendorong perkembangan kawasan sekitar jalan Arteri Citarum-Pedurungan.
H	Ketersediaan telekomunikasi	Prasaran telekomunikasi merupakan suatu kemudahan untuk berhubungan ke segala tempat, fasilitas ini ikut melengkapi keberadaan fasilitas lainnya, sehingga menambah daya tarik masyarakat untuk tinggal di sekitar jalan arteri tersebut yang pada akhirnya dapat mendorong perkembangan kawasan sekitar jalan arteri tersebut.

NO	FAKTOR	MAKNA
I	Ketersediaan Sekolah	Fasilitas pendidikan dari TK sampai Universitas ada di kawasan tersebut sehingga merupakan daya tarik tersendiri bagi masyarakat luar untuk memilih bertempat tinggal pada kawasan tersebut dan pada akhirnya dapat mendorong perkembangan kawasan tersebut.
J	Ketersediaan tempat pasar	Keberadaan pasar sangat menarik minat masyarakat untuk bermukim dan berniaga, sehingga kawasan sekitar pasar akan berkembang. Hal tersebut dapat sebagai pendorong perkembangan kawasan sekitar jalan Arteri.
K	Ketersediaan Rumah Sakit	Rumah Sakit merupakan fasilitas utama dalam kebutuhan kesehatan, sehingga pada saat membutuhkan tidak keluar dari kawasan tersebut. Hal tersebut dapat menambah daya tarik masyarakat untuk tinggal pada kawasan tersebut dan pada akhirnya dapat mendorong perkembangan kawasan tersebut.
<b>Faktor Ekonomi</b>		
A	Harga lahan di kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan (-)	Dengan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan mengakibatkan harga lahan di kawasan sekitar jalan Arteri Citarum – Pedurungan menjadi sangat tinggi, sehingga kondisi ini dapat menghambat bagi perkembangan kawasan sekitar jalan arteri
B	Ketersediaan Institusi Perbankan (-)	Perkembangan sektor perbankan ini, secara tidak langsung mempengaruhi perkembangan BWK V, karena perkembangan kota pada dasarnya adalah wujud fisik dari perkembangan ekonomi, dengan tidak berkembangnya sektor perbankan di kawasan sekitar jalan arteri, maka kondisi ini merupakan hambatan bagi perkembangan di kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V)
C	Pendapatan perkapita masyarakat Kota Semarang (+)	Setelah krisis ekonomi tahun 1988 pendapatan perkapita penduduk Kota Semarang mulai naik dari th 1999 sampai th 2000 sampai 3,40% sehingga mempengaruhi daya beli masyarakat kota. Dengan dibangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan akan merupakan suatu pilihan untuk bertempat tinggal disana, sehingga kondisi ini merupakan salah satu faktor yang dapat mendukung perkembangan kawasan sekitar jalan tersebut.

NO	FAKTOR	MAKNA
	<b>Faktor Sosial</b>	
A	Ketersediaan Tempat Ibadah	Banyaknya tempat ibadah merupakan daya tarik tersendiri bagi pemeluk agama, sehingga kegiatan ritual agama tidak keluar dari kawasan tersebut. Hal tersebut dapat menambah daya tarik masyarakat untuk tinggal di kawasan tersebut, dan pada akhirnya dapat mendorong perkembangan kawasan sekitar jalan Arteri

Sumber : Hasil Analisa 2002

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Uraian dalam bab V ini merupakan rangkuman dari hasil penelitian yang disusun dalam 3 (tiga) sub, yaitu : a) Temuan ; b) Kesimpulan ; dan c) Rekomendasi

#### **5.1.Temuan**

Beberapa hasil analisa pada bab IV, ditemukan beberapa hal, sebagai berikut :

1. Kurang berkembangnya kawasan sekitar jalan arteri Citarum -- Pedurungan, dimana lahan kosong masih banyak terdapat dengan prosentase sebesar 5,53% (143,52 Ha) pada tahun 2001 dari luas 2592,24 Ha, tetapi di sepanjang jalan arteri Citarum -- Pedurungan tumbuh pertumbuhan baru berupa kawasan perdagangan dan jasa sebesar 8,28% (214,80 Ha) pada tahun 2001.
2. Pembangunan jalan arteri Citarum -- Pedurungan yang mempunyai pengaruh terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang sebesar 43,6% yang artinya perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dipengaruhi oleh perkembangan pembangunan jalan arteri Citarum -- Pedurungan sebesar 43,6%, sedangkan sisanya sebesar 56,4% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain.

Faktor-faktor lain untuk penentu perkembangan keruangan BWK V dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) dimana kelompok faktor 1 disebut faktor utama atau lebih penting dari kelompok faktor 2.

NO	FAKTOR 1	FAKTOR 2
1	Faktor Fisik — Jumlah penduduk pada kawasan sekitar jalan Arteri (BWK V) — Kepadatan penduduk pada kawasan sektor jalan Arteri (BWK V) — Fasilitas Praktek Dokter — Fasilitas Toko	Faktor Fisik — Fasilitas Apotik



	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fasilitas Warung</li> <li>– Fasilitas Klinik</li> <li>– Fasilitas Telekomunikasi</li> <li>– Fasilitas Sekolah</li> <li>– Fasilitas Tempat Pasar</li> <li>– Fasilitas Rumah Sakit</li> </ul>	
2	Faktor Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> <li>– Harga lahan di kawasan sekitar jalan Arteri</li> <li>– Fasilitas institusi Perbankan</li> </ul>	Faktor Ekonomi <ul style="list-style-type: none"> <li>– Pendapatan perkapita masyarakat Semarang</li> </ul>
3	Faktor Sosial <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ketersediaan tempat ibadah</li> </ul>	Faktor Sosial

3. Bentuk Kota Semarang adalah Radial Konsentris Menerus, sesuai dengan jaringan jalan yang membentuk rangka radial, ini merupakan gambaran perkembangan kota yang sangat berorientasi ke pusatnya. Pengembangan ke wilayah pinggiran dengan suatu prasarana pembangunan jalan arteri sekunder pada BWK V Kota Semarang merupakan perkuatan lapisan-lapisan linier pada kaki-kaki radial.

Perkembangan fisik pada BWK V yang dulunya berorientasi pada satu jalur di jalan Majapahit, dengan terbangunnya jalan arteri Citarum – Pedurungan untuk perkembangan fisik sudah mengarah pada sepanjang jalan tersebut yang menuju ke pusat kota, hal ini teridentifikasi dengan berkembangnya kawasan perdagangan dan jasa di sepanjang jalan tersebut.

4. Kurang berkembangnya keruangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan disebabkan oleh adanya faktor-faktor yang menghambat berkembang diantaranya :

Faktor Ekonomi : Harga lahan di kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan sangat mahal, dengan tingginya harga lahan menyebabkan kemampuan untuk membeli lahan berkurang akibatnya mempengaruhi kurang berkembangnya kawasan tersebut.

Disamping itu selain harga lahan tinggi, juga dipengaruhi oleh menurunnya perekonomian kota, ini dapat diindikasikan dengan kurang berkembangnya jumlah Bank di BWK V Kota Semarang dan ini dapat mempengaruhi perkembangan kota.

Disamping faktor-faktor yang sifatnya penghambat tersebut diatas, ada juga beberapa faktor yang dapat mendukung perkembangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan antara lain :

Faktor fisik : tersedianya fasilitas umum antara lain pasar, toko, warung, fasilitas kesehatan antara lain Rumah sakit, praktek dokter, klinik, apotek ; fasilitas Pendidikan antara lain dari TK sampai dengan universitas, fasilitas-fasilitas tersebut diatas dapat sebagai pendorong perkembangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan.

Faktor ekonomi : dengan adanya peningkatan pendapatan masyarakat Kota Semarang, dimulai th 1999 sampai th 2000 sebesar 3,4 %

Faktor Sosial : dengan tersedianya sarana tempat ibadah dapat sebagai pendorong perkembangan kawasan sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan.

## **5.2.Kesimpulan**

Berdasarkan temuan-temuan diatas, dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan arteri Citarum – Pedurungan hanya berpengaruh terhadap perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang sebesar 43,6%, sehingga perlu adanya pembangunan jalan-jalan baru yang menuju ke jalan Arteri Citarum – Pedurungan tersebut guna untuk mengembangkan BWK V Kota Semarang.

Untuk faktor penentu perkembangan keruangan BWK V Kota Semarang dalam penanganannya diprioritaskan pada faktor utama (faktor prioritas) terlebih dahulu.

Sedangkan kawasan di sekitar jalan arteri Citarum – Pedurungan untuk kelambatan keruangan disebabkan oleh faktor pada daerah tersebut, yaitu mahal nya harga lahan disekitar jalan arteri disamping juga menurunnya perekonomian BWK V Kota Semarang.

Dengan adanya jalan arteri Citarum – Pedurungan terjadi perkembangan fisik yang berupa kawasan perdagangan dan jasa, yang terletak disepanjang jalan tersebut dan menuju ke arah pusat.

### **5.3.Rekomendasi**

#### **5.3.1. Rekomendasi Penentu Kebijakan**

Berdasarkan hasil temuan dan kesimpulan di atas, ada beberapa hal yang dapat direkomendasikan, yaitu :

1. Untuk pengembangan wilayah timur Kota Semarang, khususnya BWK V Kota Semarang perlu adanya, pembangunan jalan kolektor sekunder dan lokal sekunder yang menuju ke jalan arteri Citarum – Pedurungan, dimana sudah ada embrio jalan yang siap untuk ditingkatkan.
2. Di sepanjang jalan Arteri – Citarum – Pedurungan terjadi suatu pertumbuhan baru yang mengarah pada kawasan campuran, sehingga perlu dibuatkan suatu Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) yang sesuai dengan fungsi jalan tersebut sehingga dapat dipakai sebagai acuan untuk lainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Kelompok Buku

- Branch, Melville C, 1995 , *Perencanaan Kota Komprehensif*, Yogyakarta : Gajahmada University Press.
- Budihardjo, Eko, 1999 , *Kota Berkelanjutan*, Bandung : Yayasan Adikarya IKAPI.
- Budihardjo, Eko, 1997, *Tata Ruang Perkotaan*, Bandung : PT. ALUMNI.
- Catanese, Anthony J. dan Shyder, James C, 1996 , *Perencanaan Kota*, Jakarta : Erlangga.
- Danisworo, 1991 , *Teori Perancangan Urban*, Bandung : ITB.
- Gulo, W, 2002, *Metodologi Penelitian*, Jakarta : PT. Grasindo.
- Hadi, Sutrisno, 2001 , *Metodologi Research*, Yogyakarta : ANDI.
- Hadi, Sutrisno, 2001 , *Metodologi Research*, Yogyakarta : Penerbit ANDI.
- Jayadinata, J T, 1999 , *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan , Perkotaan dan Wilayah*, Bandung : Penerbit ITB.
- Kuncoro, Mudrajad, 2001, *Metode Kuantitati*, Yogyakarta : AMP YKPN.
- Kuncoro, Mudrajat, 2001, *Metode Kuantitatif*, Yogyakarta : AMP YKPN.
- Morlok, Edward K, 1984 , *Pengantar Tehnik dan Perencanaan Transportasi*, Jakarta : Erlangga.
- Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, 2001 , *Metodologi Penelitian*, Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Reksohadipodjo, Sukanto, 1994 , *Ekonomi Perkotaan*, Yogyakarta : BPFE.
- Santoso, Singgih, 2002, *SPSS Versi 10. Mengolah Data Statistik Secara Profesional*, Jakarta : PT. Elex Media Komputindo.
- Tamin, Ofyar . Z, 2000 , *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Bandung : ITB.
- Wardani, Suwardjoko , 1980 , *Analisa Kota dan Daerah*, Bandung : ITB.
- Widodo, Erna , 2000 , *Penelitian Deskriptif*, Yogyakarta : Penerbit Avyrouz.
- Wiryomartono, Bagoes P, 1999 , *Urbanitas dan Senibina Kota*, Bandung : ITB.

Yunus, H. Sabari , 2001, *Struktur Tata Ruang Kota*, Yogyakarta : Pustaka Pelajar.

Zahnd, Markus, 1999 , *Perancangan Kota Secara Terpadu*, Yogyakarta : Kanisius.

## **B. Kelompok Buku Peraturan**

Analisa Data RDTRK BWK V Kota Semarang Tahun 1995 – 1996, Bappeda Kota Semarang.

Fakta Analisa RDTRK BWK V Kota Semarang Tahun 2000, Bappeda Kota Semarang.

Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) BWK V Tahun 2000 – 2010, Bappeda Kota Semarang.

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Semarang Tahun 1995 – 2005, Bappeda Kota Semarang.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 13 Tahun 1980 tentang Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No : 26 tahun 1985 tentang Jalan

Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) BWK V Tahun 1995 – 2005, Bappeda Kota Semarang.

## **C. Kelompok Buku Data / Laporan**

*Data Proyek Jalan Arteri Citarum – Pedurungan*, DPU Bina Marga Propinsi Jateng.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1994*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1995*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1996*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1997*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1998*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 1999*, BPS Kota Semarang.

*Kecamatan Pedurungan dan Gayamsari Dalam Angka 2000*, BPS Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1994*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1995*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1996*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1997*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1998*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 1999*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 2000*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*Kota Semarang Dalam Angka 2001*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*PDRB Kota Semarang 1993 – 2000*, BPS dan Bappeda Kota Semarang.

*PDRB Jawa Tengah 1993 – 2000*, BPS dan Bappeda Kota Semarang .

#### **D. Kelompok Tugas Akhir / Tesis**

Iqbal, M. 1999. “*Pengaruh Pembangunan Ringroad Terhadap Perkembangan Wilayah Perkotaan Yogyakarta*”. Tesis Yogyakarta MPKD –UGM

Susanta, I Nyoman. 2002. “*Pengaruh Keruangan Kawasan Konsolidasi Lahan Semarapura Klod Terhadap perkembangan Kota Semarapura*”. Tesis, Semarang MTPK – UNDIP.